

Observatoire de Recherche sur Beyrouth et la Reconstruction

Lettre d'information 13

Lettre d'information de l'Observatoire de Recherche sur Beyrouth et la Reconstruction (ORBR),
Centre d'Études et de Recherches sur le Moyen-Orient Contemporain
Ambassade de France au Liban, Valise diplomatique
128 bis, rue de l'Université - 75 351 Paris 07 SP
ou BP 11-2691, Riad el Solh 1107 2110 - Beyrouth
tél : (961 1) 615 838/41/95 ; fax : (961 1) 615 877 ;
e-mail : cermoc.orbr@lb.refer.org
Page Web : http://www.lb.refer.org/cermoc

Éditorial

Après quelques années de reconstruction rapide et de forte croissance spatiale de l'agglomération (É. Huybrechts), l'expansion urbaine de la métropole beyrouthine donne des signes de ralentissement mis en évidence dès 1997 (*Marchés fonciers et immobiliers*). Dans le même temps, le projet de réaménagement de la banlieue sud-ouest de Beyrouth, Élyssar (V. Clerc), n'a toujours pas reçu d'appui conséquent de l'État pour sa mise en œuvre, laissant planer le doute sur la faisabilité de la plus grande opération d'aménagement urbain du pays.

Ces aléas de la croissance et incertitudes qui pèsent sur de grands projets d'aménagement, fréquents dans l'histoire urbanistique de Beyrouth (*Projecting Beirut*), sont à mettre en relation avec les modèles de villes auxquels s'apparente Beyrouth (J. Lévy). Les recherches en cours sur l'*Interface entre l'agriculture et l'urbanisation sur le littoral libanais* et la préparation de l'*Atlas des localités du Liban* devraient permettre de mieux comprendre les facteurs internes et externes qui favorisent ou limitent le développement urbain. Un nouvel outil documentaire (*Cartothèque du CERMOC – 1 – Liban*) facilite le repérage des projets et des actions sur la ville.

Une lecture de la reconstruction du pays et de la société a été esquissée (*Reconstruction et réconciliation au Liban*) par une équipe de chercheurs au CERMOC. Si de nombreuses questions restent en suspens, certaines ont été abordées dans le cadre de conférences : quelle place pour Beyrouth dans la mondialisation (S. Sassen) ? Comment définir la gestion urbaine dans un contexte de flou conceptuel (J.-P. Gaudin) ? Le nombre croissant de colloques sur la ville et l'aménagement (*Site of Recovery; Building the City, Building the Nation*...), malgré le manque manifeste de réflexions approfondies préalables, montre la diversité des approches sur des questions urbaines dans la région.

La multiplication des formations professionnelles d'urbaniste et d'aménageur (Académie libanaise des beaux-arts, Université libanaise, université Saint-Joseph, université américaine de Beyrouth), manifeste l'intérêt des universités pour les questions d'aménagement, avec son corollaire : le manque de coordination entre les formations universitaires.

ISSN 1560-0491, ISBN 2-905465-93-X - © CERMOC 2001

Directeur de la publication et rédacteur en chef : Éric Huybrechts/ *Chronologie* : Basile Khoury/ *Édition* : Emmanuelle Capet/ *Traduction en arabe* : Sleiman Riachy
Financement : JER n° 2006 de l'Agence universitaire de la Francophonie ; Banque libano-française/ *Imprimerie* : Ace Design & Printing, tirage 1 000 exemplaires, diffusion gratuite.

TRAVAUX EN COURS

Les principes d'action des acteurs de l'urbanisme sur les quartiers irréguliers : le cas de l'opération urbaine Élyssar à Beyrouth [1]

Valérie Clerc

Dans les pays en développement, nombre de politiques ou de projets d'équipement, de restructuration et de régularisation visent à intégrer des quartiers d'habitat irréguliers dans la ville. Ces interventions ont connu des résultats divers. Certains ont atteint leurs principaux objectifs, d'autres ont abouti à des résultats plus limités [2]. La recherche présentée ici tente d'identifier les principes à partir desquels les acteurs élaborent, puis mettent en œuvre, de telles politiques ou opérations urbaines. Dans cet objectif, elle détaille la façon dont est négociée, mise en place et réalisée l'opération Élyssar, projet de réaménagement des quartiers dits illégaux de la banlieue sud de Beyrouth. Elle met en évidence les représentations, les règles d'action et les compromis sur lesquels s'appuient ceux qui ont pris part au projet, à l'intérieur des systèmes d'acteurs d'où sont issus les choix principaux du projet.

L'origine du questionnement

L'idée initiale de cette recherche consistait à mettre en évidence les méthodes d'action qu'utilisent les seuls professionnels de l'urbain (architectes, urbanistes, aménageurs, bureaux d'études…) pour réaliser leur mission lors de la mise en œuvre d'un projet. Premier postulat : les professionnels sont avant tout des acteurs à l'intérieur d'un système et l'analyse d'un projet urbain serait enrichie par l'utilisation des outils développés dans le cadre de la sociologie des organisations [3]. L'hypothèse d'origine était que le champ d'action de ces praticiens de l'urbanisme n'était pas seulement technique, mais de l'ordre de la gestion d'un système d'acteurs, que ce soient les acteurs qui ont mission de mener le projet à bien, ou ceux qui sont concernés, de près ou de loin, par le changement (physique, social, politique…) imposé par la réalisation du projet.

Second postulat, issu de la recherche sur l'analyse des politiques publiques [4] (les opérations de régularisation et d'intégration des quartiers irréguliers constituent ou font généralement partie de politiques publiques sociale, urbaine ou autre) : la phase de la mise en œuvre n'est pas la simple exécution d'un programme d'action et le lieu de dysfonctionnements probables. C'est le lieu où se révèlent des questions centrales, les réels enjeux et un changement de rapport de forces. Cette phase participe elle-même à l'élaboration de la politique, elle contribue à la définir tout en la mettant en place [5].

Troisième postulat, qui rejoint la recherche et les questionnements sur les professionnels de la ville et sur leurs modes de faire [6] : toute l'action n'est pas dictée par le programme, et une grande part de la façon dont le projet est réalisé (ou non réalisé) se situe dans les principes et méthodes dont sont porteurs les professionnels en charge de le mettre en œuvre. Ce sont ces méthodes d'action que cette recherche se proposait de mettre en évidence. Pour cela, il était envisagé de mettre en regard le programme d'action (et la théorie du changement social [7] dont il est porteur) et sa mise en œuvre, puis d'analyser ce qui était réalisé comme prévu et ce qui ne l'était pas, et d'observer dans ce cadre les modes de faire des responsables du projet et leur gestion des intérêts des personnes impliquées dans le processus.

---

1 - Thèse de doctorat en urbanisme en cours (titre provisoire), sous la direction du Pr Charles Goldblum, à l'Institut français d'urbanisme, université Paris VIII.

2 - Pour une synthèse des pratiques et des politiques de régularisation et d'intégration des quartiers populaires irréguliers à partir de cas situés en Asie, en Afrique, en Amérique latine et dans les pays arabes, voir Durand-Lasserve A. et Clerc V., *Régularisation et intégration des quartiers irréguliers : leçons tirées des expériences,* Nairobi, PNUD/CNUEH/Banque mondiale, 1997.

3 - Notamment dans les ouvrages de Friedberg E., *Le pouvoir et la règle*, Paris, Seuil, 1993 et de Crozier M. et Friedberg E., *L'acteur et le système*, Paris, Seuil, 1977.

4 - Muller P. et Surel Y., *L'analyse des politiques publiques*, Paris, Montchrétien, 1998.

5 - Cf. Meny Y. et Thoenig J.-C., *Politiques publiques*, Paris, PUF, 1989, p.255.

6 - On peut se référer par exemple à Lacaze, J.-P., *Les méthodes de l'urbanisme,* Paris, PUF, 1990, Martinand C. et Landrieu J. (dir.), *L'aménagement en question,* Paris, DAEI, Adef, 1996 et à Club des maîtres d'ouvrage des opérations complexes*, L'aménageur urbain face à la crise*, Paris, Aube, 1996.

7 - L'analyse des politiques publiques passe par celle de la théorie du changement social qui les sous-tendent, cette dernière étant la définition d'une relation de cause à effet entre l'action définie et les résultats souhaités, d'une part, et l'anticipation du comportement des acteurs au cours du processus qu'il est prévu de mettre en œuvre, de l'autre.

Les enquêtes de terrain ont fait évoluer la problématique

L'opération étudiée est Élyssar, le plus grand projet d'aménagement urbain de la reconstruction au Liban. Élaboré dès la sortie de la guerre, ce projet ambitionne de résorber les quartiers irréguliers de la banlieue sud-ouest de Beyrouth et d'intégrer leurs 80 000 habitants à la ville légale [8]. Des négociations politiques ont eu lieu, fondées à la fois sur les représentations des acteurs et sur ce qu'il était politiquement possible de négocier [9]. Le projet qui en est issu s'organise autour d'une problématique sociale et urbanistique. Il s'articule avec les politiques publiques de retour des déplacés de la guerre, de logement social, et d'équipements et d'infrastructures (Cité sportive, hôpital gouvernemental, voies rapides...).

La situation au Liban n'est pas caractéristique des pays sur lesquels se focalise la recherche sur l'intégration des établissements irréguliers. Formés principalement pendant la guerre, les quartiers illégaux libanais sont pour la plupart localisés dans une seule région, la banlieue sud de Beyrouth, où ils ne concernent qu'une part réduite de la population de l'agglomération (de 10 à 15 %). Cependant, les objectifs du projet Élyssar et les moyens mis en place pour le réaliser le situent dans la tendance de plus en plus fréquente, dans les pays en développement, à vouloir intégrer les quartiers irréguliers à la ville en combinant l'implantation d'infrastructures et d'équipements, la restructuration physique et la régularisation juridique, en lieu et place des attitudes de laisser-faire ou d'éviction par la force qui prévalaient auparavant.

Par ailleurs, comme dans la plupart des projets actuels qui visent à intégrer les quartiers irréguliers dans la ville [10], Élyssar se situe à l'articulation d'une politique à l'échelle du pays – ici la reconstruction – et d'une prise en compte des acteurs locaux, en l'occurrence les représentants de la population de la banlieue sud, principalement les partis chiites Amal et Hezbollah. Enfin, la diversité de ses composantes sociales, politiques, foncières, économiques et spatiales en fait un projet d'une complexité propice à la mise en évidence d'une diversité d'attitudes spécifiques du problème des quartiers irréguliers.

La confrontation avec le terrain a fait évoluer la problématique de recherche initiale, pour plusieurs raisons. Tout d'abord, contrairement à ce qui se passe dans de nombreux projets de régularisation de quartiers irréguliers dans le monde, notamment ceux mis en place par des institutions internationales, la réalisation d'Élyssar n'est pas le fait d'un aménageur unique et facilement identifiable, chef d'orchestre responsable devant l'État et les bailleurs. Le projet est issu des interventions de nombreux acteurs, techniques comme politiques, interagissant constamment et constituant plusieurs systèmes d'action qui se succèdent dans le temps. La distinction elle-même entre acteurs techniques et acteurs politiques est apparue peu pertinente, car les seuls objectifs, techniques ou politiques, ne permettent pas de caractériser la nature des interventions dans la définition des termes du projet. De fait, certains acteurs politiques participent au processus par de réelles interventions techniques, tandis que des acteurs techniques sont guidés dans leur travail par leurs convictions sociales ou politiques. Ce n' était donc plus les façons d'agir des seuls professionnels de l'urbain qu'il devenait pertinent de prendre en compte, mais celles de l'ensemble des acteurs qui ont une influence sur le projet.

Par ailleurs, focaliser l'analyse d'Élyssar sur la seule phase de la mise en œuvre s'est avéré restrictif. D'abord, la séparation entre les périodes de la mise en place et de la mise en œuvre est difficile car elles se sont superposées entre le décret de création en 1995 de l'Établissement public Élyssar, correspondant au début de la mise en œuvre, et la réalisation en 1997 des plans de détails et du rapport final établissant le programme d'action. Ensuite, si l'on considère la mise en œuvre comme la continuité des actions collectives et de la décision, dans une dynamique constitutive du projet, les choix et les actes de cette phase ne peuvent s'analyser qu'en relation avec les phases précédentes. La mise en œuvre reste donc aujourd'hui le lieu d'une attention particulière, mais le projet est analysé dans un temps plus long, qui inclut son émergence, sa définition, sa mise en place et les phases déjà réalisées de sa mise en œuvre.

8 - Pour un descriptif et les plans du projet, voir « Élyssar : projet de réaménagement de la banlieue sud-ouest de Beyrouth », compte-rendu de la conférence de Joseph Hélou, PDG de l'Établissement public Élyssar, le 14-5-1998, *Lettre de l'ORBR* n° 11, Beyrouth, CERMOC, 1999.

9 - Voir Harb el-Kak M., « Élyssar, les négociations dans la reconstruction de la banlieue sud-ouest de Beyrouth » *in* Huybrechts É. et Douayhi C. (dir.), *Reconstruction et réconciliation au Liban*, Beyrouth, CERMOC, 1999.

10 - Clerc V., *Restructuration de quartiers dans les pays en développement : méthodes actuelles de mise en œuvre,* DEA, Paris, Institut français d'urbanisme, 1994.

Des profils d'acteur face à la question des quartiers irréguliers

Cet élargissement de l'analyse par la prise en compte d'un plus grand nombre d'acteurs et de phases du projet s'est accompagné d'un recentrage de la recherche. Aujourd'hui, il s'agit moins d'observer les méthodes d'action – plus spécifiques aux seuls professionnels et qui renvoient à une rationalité qui n'existe pas toujours – que les principes qui fondent l'action. Plus précisément, l'attention est portée sur les représentations et attitudes liées aux quartiers irréguliers, et sur la place que celles-ci tiennent à l'intérieur des systèmes d'action. En effet, il est apparu lors des entretiens avec les acteurs du projet que ceux-ci ont différentes attitudes vis-à-vis des quartiers concernés et de leurs habitants. Par exemple, d'un point de vue social, la population de ces secteurs peut être considérée comme des déplacés de guerre, des pauvres, des gens vivant dans de mauvaises conditions... ; l'accès au foncier peut être mis en avant, par la dénonciation du squat des terrains par des personnes arrivées en même temps que les réfugiés pour tirer avantage de la situation, ou au contraire par une insistance portée sur l'injustice sociale issue de la spoliation des terres appartenant aux villageois d'origine par de grands propriétaires fonciers proches du pouvoir à l'époque de la réalisation du cadastre ; l'accent peut être mis sur les questions urbanistiques propres à ces zones (absence de procédure de lotissement sur de très grands terrains indivis, non-mise en œuvre de certaines procédures de remembrement) ou sur son potentiel économique et immobilier (tourisme, habitat) ; certains mettent en avant les stratégies d'acteurs à visée territoriale – parfois considérées comme le prolongement d'une logique de guerre –, confessionnelle ou politique (électorale) ; enfin, plusieurs conceptions de la ville se combinent ou s'opposent (tissus et tracés urbain, normes d'équipement, morphologie urbaine, mode de vie et univers spatial, image de la ville, répartition spatiale et zoning, efficacité économique de la ville...). Tous ces thèmes font référence à une réalité sur le terrain [11], mais sont différemment pris en compte par les acteurs qui les conjuguent pour donner diverses lectures personnelles.

Des profils d'acteurs peuvent être réalisés en fonction de ces thèmes. Ils font apparaître différentes façons de problématiser la question des quartiers irréguliers et une diversité d'attitudes face au projet d'intégrer ces quartiers et leurs occupants à la ville. Ces profils ne correspondent pas aux catégories d'acteurs habituellement adoptées dans les écrits sur la régularisation des quartiers irréguliers (État, propriétaires, organisations non-gouvernementales (ONG), bureaux d'études, partis politiques, investisseurs, etc.) : on trouve différents profils dans une même catégorie, et des mêmes profils dans des catégories différentes. Cette non-homogénéité des représentations et des intérêts à l'intérieur des catégories usuelles d'acteurs permet de relativiser les intentions que l'on prête couramment à certaines d'entre elles.

La prise en compte de ces attitudes dans l'analyse des systèmes d'action aux différentes phases du projet met en évidence des moteurs et des principes d'action. À ce stade, on peut formuler l'hypothèse qu'une telle analyse fait la lumière sur certains choix et processus de décision, et qu'elle éclaire la relation entre le jeu des acteurs d'Élyssar et la théorie du changement social qui sous-tend ce projet. Elle permet de mieux comprendre l'évolution du projet, les décalages observés au cours de la mise en œuvre, la nature des premières réalisations et les blocages apparus.

La réalisation de tels profils permet de situer Élyssar dans la recherche sur l'urbanisme et la planification urbaine libanaise et en particulier sur les façons de faire des professionnels de l'urbanisme au Liban [12]. Elle permet notamment de comprendre comment la combinaison des savoir-faire des urbanistes et des négociations politiques autour du règlement de la question des quartiers irréguliers a abouti à la définition d'une opération très différente, du fait de son importante composante sociale, des autres projets d'aménagement urbains au Liban.

---

11 - Pour une analyse de la situation urbaine de la banlieue sud et des enjeux politiques, fonciers et spatiaux qui lui sont liés, voir par exemple Charafeddine W., *La banlieue sud de Beyrouth : structure urbaine et économique,* thèse de doctorat, université Paris IV, 1987 ; Harb el-Kak M., *Politiques urbaines dans la banlieue sud de Beyrouth,* Beyrouth, CERMOC, 1996 ; Halabi B., *Illegitimate settlement in West Beirut: a manipulation of tenure policies and class struggle over land,* MA, MIT, 1988 ; Fawaz M., *Islam, resistance and community development*, MA, MIT, 1998.

12 - Pour ce qui concerne l'époque récente, plusieurs études ont abordé la question des façons de faire des professionnels de l'urbanisme au Liban, parmi lesquelles Awada F., *Incertitude, rigueur et arbitraire dans la planification des grandes métropoles, cas de la région métropolitaine de Beyrouth et de la région d'Île-de-France*, thèse de doctorat, université Paris VIII, 1991 ; Beyhum N. et Tabet J., « Le rôle social des ingénieurs au Liban, idéologie de formation et stratégies sociales » *in Bâtisseurs et bureaucrates, ingénieurs et société au Maghreb et au Moyen-Orient,* Lyon, Maison de l'Orient, 1990 ; Verdeil É., « 40 ans d'urbanisme au Liban », *Lettre de l'ORBR* n° 11, Beyrouth, CERMOC, 1999, ainsi que ses travaux en cours ; Harb el-Kak M., « L'espace dans les discours sur l'aménagement de la banlieue sud : le projet Elissar » *in* Arnaud J.-L. (dir.), *Beyrouth, Grand-Beyrouth*, Beyrouth, CERMOC, 1997.

Cette recherche permet enfin de situer, de façon plus générale, les principes d'action des acteurs des projets d'intégration des quartiers irréguliers dans une perspective qui rejoint la question de la légitimité de ces quartiers dans la ville. Elle ouvre un questionnement sur la légitimité des principes qui régissent les règles urbanistiques enfreintes et sur la pertinence des outils de l'urbanisme qui n'y ont pas été employés. Enfin, elle s'insère dans la problématique de la régulation sociale portée par de telles opérations [13]. Les acteurs sont en effet confrontés à des contradictions entre la volonté de respecter la loi et les règles édictées par l'État dans l'intérêt public, et la nécessité ressentie – et plus ou moins bien acceptée – d'agir, pour des raisons sociales, en faveur de ceux qui n'ont pas respecté ces règles. Ils gèrent ces contraintes, dans leurs relations avec les autres acteurs du système, pour négocier avec eux des solutions parfois inédites. Analyser les attitudes des acteurs lors de la conception et la réalisation du projet Élyssar permettrait ainsi de mettre en évidence des raisonnements, des contournements, des contradictions à la base d'éventuels nouveaux types de régulation sociale. Enfin, cette recherche met les modes de faire en perspective avec d'une part les règles et les modèles de la conception urbaine, et d'autre part le droit à la ville dans son acception sociale et urbanistique.



Élyssar : habitat illégal et grandes infrastructures en banlieue sud de Beyrouth (© V. Clerc 2000).

13 - Voir Signoles P., « Acteurs publics et acteurs privés dans le développement des villes du monde arabe » *in* Signoles P., El-Kadi G., Sidi Boumedine R. (dir.), *L'urbain dans le monde arabe, Politiques, instruments et acteurs,* Paris, CNRS éditions, 1999 ; et Fernandes E. et Varley A., *Illegal cities, Law and urban changes in developping countries*, Londres, New York, Zed books, 1998.

Les complexes résidentiels fermés au Liban [1]

Georg Glasze

Dans de nombreuses publicités télévisées, des sites internet et des brochures luxueuses des années 1990, « de véritables foyers de la société de demain » ont été proposés aux Libanais. Sous le titre de « village privé », ces projets immobiliers promettent « plus qu'un projet résidentiel luxueux », « *an original way of life* ». Rien que dans l'agglomération de Beyrouth par exemple, une douzaine de nouveaux centres résidentiels fermés (*gated communities*) ont été commercialisés de cette manière depuis la sortie de la guerre.

Au cours des deux dernières décennies, les complexes résidentiels fermés ont connu un développement rapide dans plusieurs régions du monde [2]. Cette nouvelle forme d'habitat a-t-elle atteint le Liban sous la forme d'emprunt à des modèles urbanistiques extérieurs ou bien l'émergence de ces complexes est-il le signe d'une tendance interne de l'évolution du tissu urbain libanais ?

Les résultats présentés ci-après s'appuient sur des cartes établies sur des projets au Liban, trois cent quatre-vingts entretiens avec des habitants, ainsi qu'une cinquantaine d'entretiens plus approfondis avec des habitants, des promoteurs et des experts (architectes, fonctionnaires, promoteurs, publicistes).

Tout d'abord, une classification des complexes résidentiels fermés est établie d'après leur environnement, leurs caractéristiques physiques, leurs fonctions et leur répartition géographique. Ensuite, le développement historique de cette forme d'habitat est analysé et les précurseurs libanais et étrangers sont identifiés. Les entretiens avec les habitants portent aussi sur la perception de ces centres. Enfin, des considérations sociales liées à cette forme d'habitat sont proposées avant de présenter un modèle d'analyse de ce marché immobilier spécifique.

Les complexes résidentiels fermés du Liban sont identifiés selon les critères suivants :

– le contrôle à l'entrée ;

– l'espace en commun (espaces verts, terrains de sport, accès à la plage…) et l'infrastructure (générateurs électriques, approvisionnement en eau potable…) ;

– la proportion propriétaires (ou bien des habitants dans une situation juridique comparable)/locataires ;

– la possibilité d'utiliser les unités d'habitation toute l'année.

1 – Du lieu de refuge à l'enclave au style de vie affirmé : quatre types de complexe résidentiel fermé

1.1. Compounds *et centres balnéaires*

Le type le plus répandu au Liban est le *compound* : complexe résidentiel constitué de 50 à 150 appartements regroupés en deux à dix bâtiments sur une surface de 10 à 40 hectares. Ils offrent des services de gardiennage et de maintenance ainsi que des équipements communs (piscine, terrain de tennis, salle de gymnastique…).

Les quatre premiers *compounds* ont été établis au Liban dans les années 1980 dans la baie de Jounié. La clientèle de ces *compounds* était, pour une grande partie, des chrétiens aisés qui avaient quitté Beyrouth, la région Chouf/Aaley et la région de Tripoli à cause de la guerre. Un tiers d'entre eux avaient déjà vécu un certain temps dans un centre balnéaire de la région de Jounié et connaissaient le mode de vie d'un centre résidentiel fermé.

Le boom touristique au Liban durant les années 1960 et au début des années 1970 a contribué au développement de projets hôteliers, surtout à Beyrouth et dans la baie de Jounié [3]. Pourtant, la naissance de 16 nouveaux centres balnéaires dans la région de Jounié dans les années 1980 a répondu à d'autres causes. Les couches moyennes et supérieures chrétiennes, qui ont recherché un refuge au Kesrouane, ont remplacé les touristes. À cause de cet afflux, plusieurs hôtels ont été transformés en copropriétés. Le succès de ces transformations a incité les investisseurs à saisir un nouveau marché. En profitant de la faiblesse des autorités publiques (fragmentation des autorités, clientélisme), beaucoup de promoteurs ont utilisé le domaine public maritime pour leurs projets. Ainsi, dans cette région, l'accès à la côte a été en grande

1 - Thèse de doctorat en géographie préparée à l'université de Mayence (Allemagne).

2 - Glasze G., « Des sociétés fragmentées : *gated communities* : un phénomène à l'échelle de la planète », *URBANISME* n° 312, mai/juin 2000.

3 - Glasze G., « Vom Touristenziel ersten Ranges ins Abseits ? Entwicklung des Tourismus im Libanon », *Beiruter Blätter* n° 6-7, 1999, Beyrouth, Orient-Institut : 84-95.

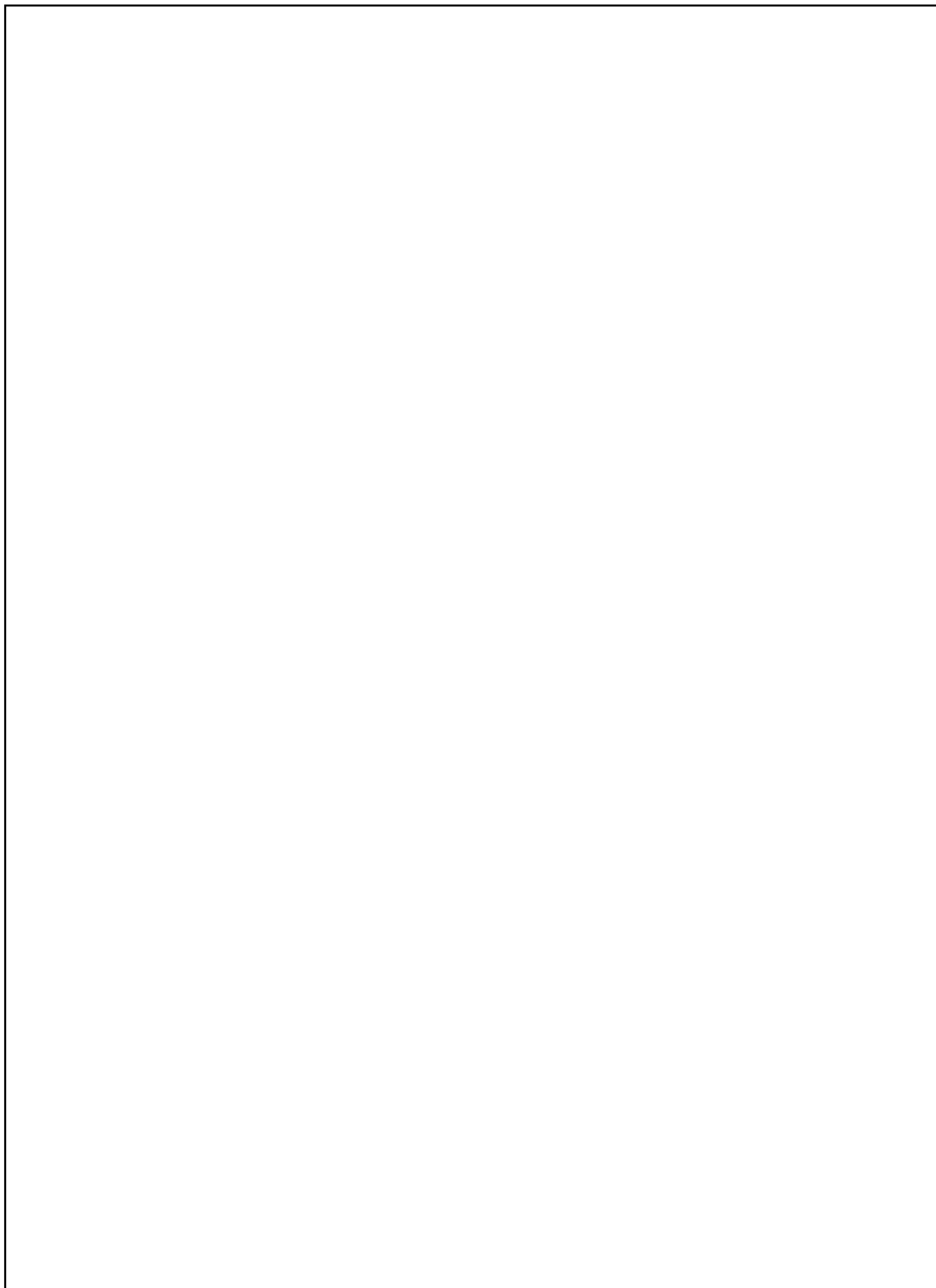


Fig. 1 – Localisation des complexes résidentiels fermés au Liban.

partie privatisé. Quelques promoteurs ont adapté ce modèle rentable à des régions montagneuses et y ont réalisé des centres d'estivage.

La structure physique de ces centres est assez homogène : ils offrent sur une surface d'environ deux hectares entre 50 et 800 petits appartements (« chalets »). Ces complexes offrent des services de gardiennage et de maintenance, ainsi que des équipements sportifs. Des générateurs d'électricité et des citernes d'eau les rendent autonomes. Pendant la guerre, le fonctionnement des services publics (eau, électricité,

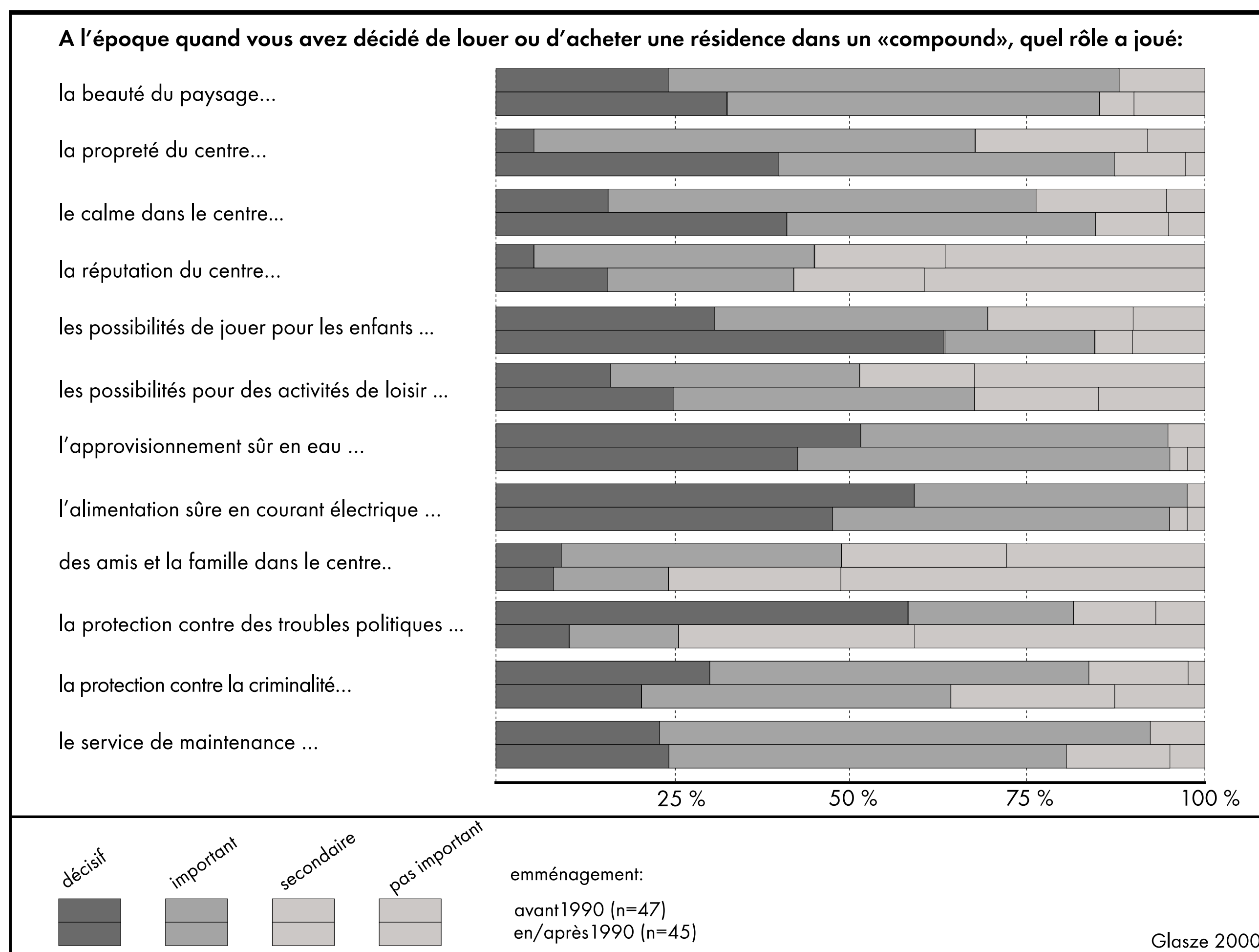


Fig. 2 – Motivation à déménager dans un compound*.*

sécurité) était assuré en permanence et régulièrement entretenus dans les centres, alors qu'ils se détérioraient à l'extérieur.

À cause d'une saturation du marché et de la détérioration de la sécurité dans le Kesrouane, le boom immobilier des centres balnéaires a été reporté, à partir de la seconde moitié des années 1980, au Liban-Nord près de Batroun et de Tripoli.

Après une courte période de forte activité immobilière après la guerre, les promoteurs ont trouvé une administration publique en partie rétablie, qui intervenait avec plus d'efficacité contre de nouvelles occupations illégales du domaine public maritime.

Depuis la fin de la guerre, les appartements des centres balnéaires et estivaux sont, pour la plupart, utilisés comme résidence secondaire de week-end et d'été ; pour autant, ces centres ont été la première forme d'habitat collectif autonome et clôturé et les précurseurs des premiers *compounds* au Liban.

Plus de 15 nouveaux projets de *compounds* ont été mis en chantier pendant le boom immobilier d'après-guerre. C'est devenu un modèle pour des projets résidentiels de cette taille. La plupart de ces *compounds* sont situés en moyenne montagne, dans un rayon de dix à trente kilomètres de Beyrouth. Entre-temps, les premiers projets ont été commercialisés. La plupart de ces projets sont lancés sur le marché avec un produit marketing professionnel qui visent des familles aisées de Beyrouth, la diaspora libanaise ainsi que les étrangers aisés. Alors que les projets les plus proches de Beyrouth ont été commercialisés à plus de la moitié de leur capacité, des projets plus éloignés ne trouvent pas d'acheteur en raison d'un surplus d'appartements de luxe et d'une crise économique grave à la fin des années 1990. En

l'espace de quelques années, le marché des *compounds* est passé d'un marché dominé par la demande à un marché dominé par l'offre.
Quelques promoteurs ont réagi à cette situation. Dans la région du Koura au sud de Tripoli, ils réalisent plusieurs projets avec des appartements moins chers et des services réduits. Dans la région de Beyrouth, quelques promoteurs ciblent leurs produits sur des familles de la classe moyenne émergente.
Les motivations des familles pour s'installer dans un complexe résidentiel fermé ont varié entre les nouveaux habitants, et ceux qui sont venus s'installer pendant la guerre. Ces derniers ont été plus sensibles à la sécurisation de l'approvisionnement en eau potable et en électricité, ainsi qu'à la protection relative contre les troubles politiques. Par contre, pour les nouveaux habitants des *compounds* c'est le style de vie qui compte : propreté et calme dans le centre ; aires de jeux pour les enfants. Toutefois, dans les années 1990 l'approvisionnement sûr en eau et en électricité est resté un argument important à cause des fréquentes coupures dans les réseaux publics. L'origine géographique principale des deux groupes d'habitants est différente : tandis que dans les années 1980 trois-quarts des habitants provenaient des autres régions du Liban, dans les années 1990 plus de la moitié des nouveaux habitants des *compounds* arrivaient de l'étranger.

Ce changement graduel du refuge à l'enclave marquée par un style de vie apparaît dans le discours des habitants. Un père de famille installé au début des années 1980 dans un *compound* au Kesrouane raconte : « J'ai voulu être sûr que ma famille ne soit pas seule pendant les périodes de bombardements, j'ai voulu m'assurer que n'importe qui ne puisse pas entrer ici... ». Un jeune marié libanais, qui vient de rentrer après plusieurs années passées en Amérique du Sud et du Nord et qui s'est acheté un appartement dans un *compound* au sud de Beyrouth, raconte : « Je me sens presque comme si j'étais toujours à Miami ici : il y a un terrain de basket, il y aura une piscine et bientôt la nouvelle autoroute vers Beyrouth... ».

1.2. Complexes de villas et villes modèles

Les complexes de villas et les villes modèles sont constitués de villas individuelles. Les projets ont été établi avec des normes urbanistiques spécifiques. Par exemple, dans la plupart des cas, l'utilisation de la pierre et de la tuile rouge sont obligatoires. C'est ainsi que ces projets sont commercialisés en s'appuyant sur l'image des villages libanais.
Les lotissements de villas sont des petits projets d'environ 40 villas qui n'offrent pas beaucoup d'équipements communs, mais des services de surveillance et de maintenance. Les cinq projets au Liban ont tous commencé dans les années 1990 et sont situés, à une exception près, dans de beaux paysages montagneux à une trentaine de kilomètres de Beyrouth. En revanche, les trois villes modèles sont de grands projets immobiliers s'étalant sur une superficie de plusieurs centaines d'hectares. Après leur achèvement, l'autosuffisance de ces petites villes privées doit comprendre les services et les équipements déjà cités, en plus d'institutions éducatives, commerciales et médicales.
Au Liban on peut identifier deux précurseurs de cette forme d'habitat : déjà à partir de la fin des années 1950 quelques promoteurs libanais ont conçu onze lotissements à une distance de 15 à 30 kilomètres de Beyrouth. Sur des surfaces entre 80 et 400 ha, ils ont réalisé des plans d'urbanisme privé avec l'autorisation de la direction générale de l'Urbanisme. Au milieu des années 1970, la plupart de ces lotissements disposaient d'un petit supermarché et d'une école privée. Un club sportif privé existait dans quatre projets [4]. Deux lotissements offraient un service de gardiennage, sous forme de patrouilles d'un service de sécurité privé (Rabiyé) ou bien sous forme d'une entrée surveillée (Doha).
Le projet le plus grand et le plus avancé de ville modèle au Liban est une extension d'un de ces lotissements. Sous la direction d'un nouveau promoteur et sur la base d'un plan d'urbanisme conçu par le bureau d'étude libanais Khatib & Alami, la voirie actuelle à Mechref inclut les villas des années 1960. Le *country club* a été complètement renouvelé, une école privée renommée de Beyrouth a pu s'y installer sur un terrain offert gratuitement au début des années 1990, une école supérieure a commencé ses programmes d'enseignement en 1999 et les premiers habitants ont emménagé dans leurs nouvelles villas. À l'avenir, la ville modèle est prévue pour 1 200 villas. Un autre projet de ville modèle, à Aalita au nord de Beyrouth, est pris en charge par le chef du projet d'avant-guerre le plus renommé de Beyrouth : Rabiyé.
Les complexes de villas et les villes nouvelles visent le marché de la diaspora libanaise [5]. Souvent, les nouveaux propriétaires n'utilisent leur villa que comme résidence d'été.
Faqra-Club est une station de ski privée qui est aussi propriétaire des pistes. Un petit groupe

4 - Ghorra C.-M.-F., *Les centres résidentiels suburbains dans la croissance de Beyrouth. Étude d'un cas : Rabié,* thèse pour le doctorat 3e cycle d'études urbaines, institut de géographie, université de Toulouse-le-Mirail, 1975.

5 - Mardini C. A., « Planned Communities: the complete lifestyle », *Lebanon Opportunities*, mai 1997 : 10-15.

d'investisseurs a réussi à transformer un site de haute montagne éloigné en enclave luxueuse. Avoir une villa à Faqra est devenu un *must* pour la haute bourgeoisie libanaise. Le plan d'urbanisme, qui réserve beaucoup de terrain aux espaces verts et aux équipements communs, ainsi que l'application de règlements de construction sévères, sont présentés par des architectes et promoteurs libanais comme un modèle à suivre.

2 – Propriétaires, promoteurs et actionnaires : une administration autogérée

On peut distinguer trois types d'organisation de la propriété commune dans les centres résidentiels fermés au Liban :

a – La *copropriété des immeubles par appartements* : les *compounds* suivent tous cette législation (décret-loi n° 88 du 16 septembre 1983). La loi prévoit que les espaces communs et les infrastructures communes sont « propriété commune à tous les copropriétaires » et gérés par une « assemblée des copropriétaires ». Les centres balnéaires du Kesrouane suivent la législation de la copropriété ;

b – En revanche, la plupart des centres balnéaires du Liban-Nord sont organisés en *société anonyme libanaise* (S.A.L.). Les propriétaires individuels achètent un certain nombre d'actions et reçoivent ainsi le droit d'utiliser un « chalet » ainsi que les espaces et les infrastructures communs. Le centre tout entier est propriété de la société et géré par celle-ci ;

c – Dans la plupart des complexes de villas et de villes modèles les propriétaires individuels achètent avec leur terrain privé une action dans la société qui gère le centre résidentiel. Ainsi l'infrastructure et les espaces communs sont propriété de cette *société de propriétaires* et gérés par celle-ci. Cependant, les promoteurs des quelques complexes de petites villas ont renoncé à faire le démembrement obligatoire et ont organisé le complexe en copropriété.

L'organisation des centres résidentiels en S.A.L. permet aux promoteurs de garder le pouvoir de décision, même après avoir vendu plus de la moitié des unités d'habitations. Pour cela, ils déterminent la répartition des actions de façon à en conserver toujours plus de la moitié. Cependant, dans beaucoup de copropriétés, le pouvoir de décision reste également *de facto* au promoteur qui garde une grande partie des unités pour la location et/ou qui élit des employés, des membres de la famille ou des amis à l'assemblée des propriétaires.

Ainsi, l'implication limitée de la plupart des propriétaires n'est pas étonnante : presque deux-tiers d'entre eux déclarent ne pas avoir participé à une assemblée de propriétaires les douze derniers mois. La participation à des activités communes est aussi modeste. Presque la moitié des habitants interviewés disent qu'il y a des activités communes, mais qu'ils n'y participent pas. 40 % déclarent même qu'il n'y a pas d'activités communes. En conséquence, on ne peut pas parler sans restriction d'une communauté à haut niveau d'interaction sociale, observation qui a déjà été menée dans les *gated communities* aux États-Unis [6].

De nouveaux projets, comme ceux de Mechref et de Aalita promettent la création d'une « meilleure vie en communauté ». Ainsi, une brochure pour Aalita prévoit que la nouvelle ville « ... will bring the town's inhabitants together, to cooperate for the public good ... ». Dans les deux projets, l'établissement de lieux de culte religieux est interdit afin de ne pas introduire de querelles religieuses dans la nouvelle ville. On peut faire un parallèle avec le « *social engineering* » des grands promoteurs nord-américains dans les nouvelles grandes *communities* – par exemple la « Walt Disney Company » dans la « ville éprouvette » de Celebration en Floride [7].

3 – Importateurs et successeurs : les acteurs de l'offre

Les groupes d'investisseurs et de particuliers libanais qui ont réalisé des centres résidentiels dans les années 1960, 1970 et 1980 se sont-ils inspirés des exemples étrangers ? Seuls quelques promoteurs de centres balnéaires avaient connaissance des nouveaux centres balnéaires sur la côte méditerranéenne française et des premières installations du Club Med au début des années 1970. L'architecte de deux des quatre premiers *compounds* au Kesrouane avait vécu au début des années 1970 en Grande-Bretagne et aux États-Unis et y avait analysé des grands complexes d'appartements. Cependant, il semble que la majorité des promoteurs de cette époque a simplement copié les premiers complexes résidentiels fermés libanais.

Après la guerre, la plupart des projets sont réalisés uniquement par des investisseurs libanais, mais dans beaucoup de cas, ceux-ci prennent explicitement modèle sur des exemples étrangers. On note l'exemple d'un promoteur libanais qui avait quitté le pays dans les années 1960 et réalisé beaucoup de projets immobiliers

---

6 - Barton S. E. et Silverman C. J. (éd.), *Common Interest Communities. Private Governments and the Public Interest.* Berkeley, 1994 ; Blakely E. J. et Snyder M. G., *Fortress America. Gated Communities in the United States.* Washington et Cambridge, 1997.

7 - Hüetlin Th., « Fort Alamo des Mittelstandes : Celebration », *Der Spiegel* 5/1999 : 103-105.

en Amérique – entre autres des *compounds* au Brésil et une grande *gated community* à Fort Myers en Floride. Après la fin de la guerre, il a créé une entreprise au Liban à l'origine de plusieurs projets de *compounds* dans les environs de Beyrouth dans lesquels il cherche à établir la même qualité de services qu'aux États-Unis.
Outre les centres résidentiels fermés en Amérique du Sud et du Nord, on peut identifier les bases-vie autosuffisantes et clôturées des ouvriers occidentaux dans les pays du Golfe comme modèle pour certains des nouveaux projets au Liban. Plusieurs des petits promoteurs ont travaillé dans la construction et utilisé ces campements, voire participé à leur construction. Les capitaux et les expériences qu'ils en ont tirés sont à la base de leurs propres projets immobiliers au Liban. Des projets plus importants utilisent l'expérience de bureaux d'études libanais dans l'implantation de ces bases-vie des pays du Golfe.

4 – Un modèle de développement des complexes résidentiels fermés au Liban

Les complexes résidentiels fermés sont un produit assez récent du marché immobilier libanais. Les producteurs, les utilisateurs de ces espaces et l'État interagissent. Leurs actions sont rendues possibles et restreintes par des structures sociales et physiques existantes. Par leurs actions, ils reproduisent et transforment ces structures et structurent en permanence les conditions générales de leurs actions [8].
Le but principal des acteurs de la production est le profit. Il en résulte une préférence pour des produits chers en relation avec la clientèle solvable. Le but principal des utilisateurs est leur bien-être. Il en résulte une demande de biens collectifs et privés.
L'innovation des complexes résidentiels fermés vient d'une transformation du tissu urbain, qui peut être expliquée d'une part par les structures sociales et physiques d'avant-guerre et d'autre part par des impulsions nouvelles dues aux acteurs libanais – des impulsions internes et externes.
L'importation de nouveaux styles de vie *via* l'immigration et les médias (demande d'activités sportives, d'espaces verts…) a autant agi sur la nature de la demande des utilisateurs que les changements démographiques (des familles plus petites renforcent la demande pour des appartements dans les compounds). La production immobilière au Liban était traditionnellement réceptive aux influences externes – le retour d'émigrés après la guerre a renforcé cette tendance.
Mais l'émergence de ces complexes est aussi fortement liée à la place de l'administration publique dans les processus de production de l'espace urbain. Une longue tradition de la théorie politique assigne à l'État le but d'assurer et de réaliser le bien collectif. Par conséquent, l'État devrait établir des conditions qui assurent l'approvisionnement en biens collectifs et qui défendent les intérêts publics (système juridique, infrastructure…). Mais, au Liban, l'État défend mal les intérêts publics contre les intérêts particuliers des promoteurs (privatisation illégale du domaine public maritime) et il n'assure pas toujours complètement le fonctionnement des services publics (sécurité, approvisionnement en eau et en électricité…). La production privée pallie les carences des services publics en créant des enclaves où la sécurité est renforcée, où l'approvisionnement est assuré et où des réglementations urbanistiques strictes limitent la détérioration des conditions d'habitat.

Certes, depuis la fin de la guerre, l'autorité des administrations publiques est partiellement rétablie, mais la production effective de biens publics par l'État est souvent contrée par les effets du clientélisme. De plus, les pressions pour la dérégulation et la privatisation des services de l'État réduisent la sphère d'influence de celuici. Par conséquent, beaucoup de promoteurs et d'architectes libanais voient les complexes résidentiels fermés comme une forme d'habitat qui devrait s'étendre à l'avenir.

8 - Giddens A., *The Constitution of Society. Outline of the Theory of Structuration*, 1984.

DOCUMENTS

Les extensions urbaines de la région métropolitaine de Beyrouth

Éric HUYBRECHTS

Les extensions urbaines dans la région métropolitaine de Beyrouth (RMB) ont été observées fréquemment depuis la publication du schéma directeur régional de 1986. La carte d'analyse spatiale établie à l'occasion de cette étude [1] sur la base de photos aériennes a en effet été suivie d'une carte simplifiée de l'occupation des sols en 1994 [2] réalisée pour le Conseil du développement et de la reconstruction (CDR) et d'une carte comparative de l'urbanisation entre 1983 et 1996 établie par l'Institut d'urbanisme de l'Académie libanaise des beaux-arts (IUALBA) en 1997 [3]. Par ailleurs, des traitements et interprétations d'images satellitales sur la base d'images SPOT multispectrales et panchromatiques ont été publiées sur des espaces plus larges : un cadrage régional de Beyrouth de 1987 [4] et une carte du littoral libanais de 1996 [5].
Il apparaît donc possible de suivre l'évolution de la tache urbaine avec des outils de lecture identiques (photos aériennes de 1983, 1991, 1996 interprétées au 1/20 000 ou bien images satellitales SPOT de 1987 et de 1996 au 1/50 000), sous réserve que les modes d'interprétation utilisés par les auteurs des cartes soient comparables (notamment dans la définition des catégories de classement utilisées). Toutefois, la comparaison entre photos aériennes et images satellitales s'avère délicate, non seulement à cause des échelles d'interprétation utilisées, mais aussi à cause des spécificités propres à chacune de ces techniques.
La comparaison des résultats de ces analyses cartographiques avec les résultats spatialisés du recensement des immeubles et des établissements de l'Administration centrale de la statistique (ACS) [6] qui distingue notamment par période de cinq ans les dates de construction des immeubles, pourrait être envisagée de manière pertinente, si l'ACS acceptait de mettre à la disposition du public tous ses résultats à des échelles plus fines que celles de sous-secteur [7] et de *caza*, tels que présentés dans ses publications. Une analyse fine utilisant la complé-mentarité entre photos aériennes et résultats statistiques s'avère donc encore impossible à mettre en œuvre quatre ans après le recen-sement établi par ACS.
Jusqu'à présent, peu d'analyses comparatives ont été menées [8], permettant de montrer et de comprendre l'évolution de l'urbanisation. La comparaison de photos aériennes de 1983 et 1996, établie par l'Institut d'urbanisme de l'ALBA, est de ce point de vue un instrument utile pour observer des tendances d'urbanisation. Ce mode d'observation apporte un résultat assez différent de celui décrit à partir des résultats par sous-secteurs du recensement des immeubles et des établissements de ACS en 1996. En effet, les nouvelles surfaces urbanisées étant conquises sur les espaces naturels et agricoles [9], la présence de bâtiments en 1996 dans des espaces déjà viabilisés et équipés mais non encore construits en 1983, n'est pas prise en compte dans cette analyse.
Les différences d'interprétation du terme « espace urbanisé » selon les auteurs nécessite une précision : les espaces urbanisés supportent des constructions ou bien sont équipés et viabilisés, sans être forcément construits. Les espaces urbanisés intègrent aussi de grands équipements (port, aéroport...) et des infrastructures (voirie urbaine), des espaces ouverts à vocation urbaine comme les parcs, aires de stationnements, aires d'entreposage, remblais en voie d'urbanisation... L'interprétation de l'extension urbaine de 1983

1 - Institut d'aménagementet d'urbanisme de la région d'Île-de-France (IAURIF), « Carte des modes d'occupation des sols en 1984 », *Schéma directeur de la région métropolitaine de Beyrouth*, Beyrouth, CDR-DGU, 1986 ; établie sur la base des photos aériennes de la direction des Affaires géographiques de l'Armée (DAG) de 1983 et de vérifications de terrain effectuées en 1984.
2 - IAURIF, « Carte simplifiée de l'occupation des sols de la région métropolitaine de Beyrouth », *Plan de transport de la région métropolitaine de Beyrouth*, CDR, 1995 ; sur la base des photos aériennes de 1991 et de vérifications de terrain effectuées en 1994.
3 - Institut d'urbanisme de l'ALBA, « Carte de l'état actuel des extensions urbaines », Charafeddine W. (dir.), *Atelier sur la Révision du schéma directeur de la région métropolitaine de Beyrouth,* Beyrouth, IUALBA, 1997.
4 - IAURIF, *Cadrage régional de Beyrouth*, Beyrouth, CDR-DGU, 1989.
5 - IAURIF, *Évaluation environnementale de la côte libanaise*, *Planification et cartographie*, Beyrouth, CDR, 1999.
6 - ACS, *Études statistiques*, « Beyrouth, Recensement des immeubles et des établissements, 1996 », Beyrouth, ACS, 1997. ACS, *Études statistiques*, « Mont Liban : Recensement des immeubles et des établissements, 1996 », Beyrouth, ACS, 1997.
7 - Voir « Indicateurs de la reconstruction », *Lettre de l'ORBR* n° 10, Beyrouth, CERMOC, 1998.
8 - HUYBRECHTS É., « Densités beyrouthines », *Lettre de l'ORBR* n° 9, Beyrouth, CERMOC, 1998.
9 - Voir HUYBRECHTS É., « Occupation des sols de la côte libanaise (1995-1996) », *Lettre de l'ORBR* n° 10, Beyrouth, CERMOC, 1998.

comprenait notamment des espaces viabilisés et équipés non construits qui ont accueilli des constructions par la suite.

Localisation des extensions urbaines

La carte comparative établie par l'Institut d'urbanisme de l'ALBA montre les principales extensions urbaines entre 1983 et 1996 :
– la croissance de la tache urbaine est faible dans la municipalité de Beyrouth, car l'espace municipal était déjà assez largement urbanisé en 1983. Elle est plus importante en proche banlieue (de l'aéroport à Daoura). Les espaces qui supportent cette transformation sont principalement localisés au sud dans les quartiers de Ramlet el Beïda, Ouzaï, Horch el Qatil et Bir Hassan, au sud-est sur les franges de la plaine de Hadath et au nord-est dans les quartiers de Sin el-Fil et de Baouchriyé ;
– la moyenne banlieue, entre Khaldé et Antélias le long du tracé réservé pour le boulevard périphérique, accueille les plus grandes transformations spatiales. Les quartiers situés à proximité du boulevard de Sinn el-Fil (Dekouané, Jall ed Dib) voient leur espace se transformer sur de grandes surfaces, en relation avec la disponibilité importante de terrains à construire, les pôles d'emploi (industries, commerces, services) et la bonne accessibilité (autostrade nord, grands boulevards). De même, les abords de la plaine de Hadath sous forme de constructions de petits promoteurs, les abords de la plaine de Choueifat par extension de l'habitat illégal dense, reçoivent une part importante de l'urbanisation par étalement de la tache urbaine existante ;
– sur les premiers coteaux à l'est du tracé du périphérique (Khaldé, Choueifat, Kfar Chima, Baabda, Mkallès, Zalqa), les nouvelles urbanisations s'étendent principalement le long des routes principales et en continuité avec les zones déjà construites ;
– les extensions en banlieue plus lointaine (vers Damour, Dbayé et sur les piémonts) sont moins importantes et se concentrent principalement à proximité des grands axes routiers (autoroute sud, Aaramoun, route de Damas, autostrade nord).

Interprétation

Ces observations constituent autant d'indices des tendances de l'urbanisation dans la région métropolitaine.
Le remplissage des zones viabilisées encore peu construites en 1983 – il s'agit principalement des zones de lotissements intégrées dans le plan directeur d'urbanisme du grand Beyrouth de 1970 – comprend des constructions nombreuses effectuées pendant et après la guerre. Ces zones urbanisées ont absorbé par anticipation une part de l'urbanisation dans un cadre relativement organisé.
L'urbanisation suit en grande partie les réseaux d'infrastructures (eau, routes principales, électricité) existantes. Son corollaire est qu'il y a peu d'extensions *ex nihilo*, malgré d'importantes surfaces non urbanisées dans la région métropolitaine de Beyrouth.
À quelques exceptions près, les emprises publiques pour le passage des grandes infrastructures (périphérique, autoroute A2, voie ferrée...) ou l'implantation de grands équipements (extension de l'aéroport, de l'Université libanaise...) sont relativement bien respectées. La politique d'acquisition foncière de l'État, bien que relativement modeste, s'est avérée assez efficace pour préserver des possibilités d'implantation de grands projets structurants, même pendant la guerre.
La répartition des extensions urbaines s'effectue en grande partie en moyenne banlieue sans que les grandes infrastructures prévues pour desservir cet espace soient entièrement réalisées. Il apparaît une relation d'incitation et d'accompagnement ambiguë entre l'extension de l'urbanisation et le développement du réseau routier : les routes principales existantes anticipent sur les extensions urbaines et les grands projets d'infrastructures s'avèrent de plus en plus nécessaires à réaliser pour faciliter le fonctionnement des nouvelles zones urbanisées.
La moyenne banlieue constitue de fait l'espace des principaux enjeux d'aménagement de l'après-guerre, malgré une focalisation de l'attention des décideurs et des intellectuels sur les actions d'aménagement du centre-ville et sur le début de restructuration de la banlieue sud.

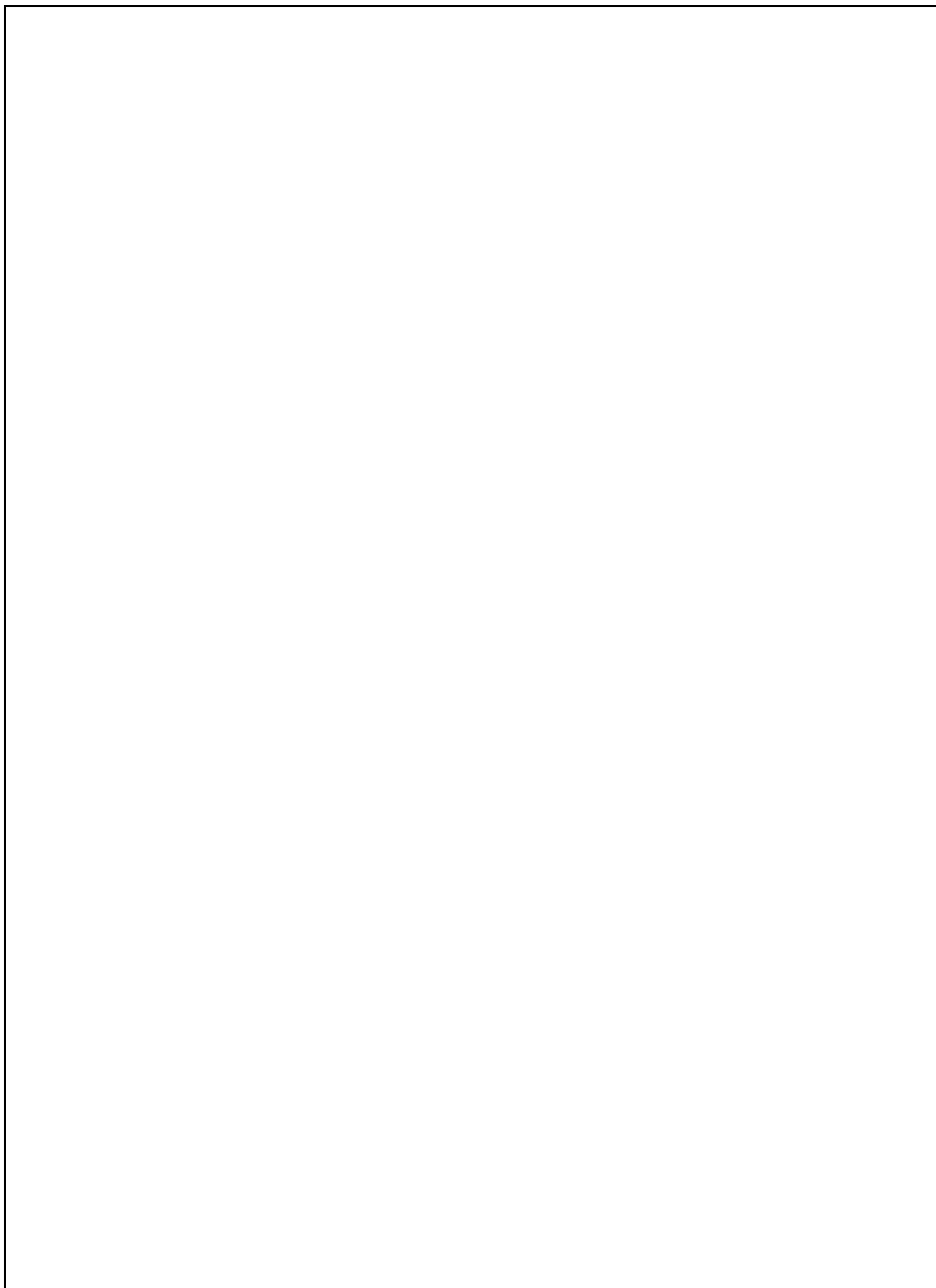
Perspectives d'analyses cartographiques

La publication de la carte de l'ALBA constitue donc un apport intéressant dans la connaissance de l'évolution de l'urbanisation de la métropole beyrouthine, en attendant que s'achèvent d'autres travaux comparatifs multidates. En effet, des travaux utilisant des images satellitales portant principalement sur la période du boom de la reconstruction (1993-1995) sont en cours dans différentes institutions académiques [10]. Ils permettront de mieux comprendre la nature des transformations spatiales rapides d'après-

10 - CNRS-L : thèse de T. Haddad en cours sur l'environnement dans la région métropolitaine de Beyrouth ; université Saint-Joseph : DEA de R. Zaarour sur les changements des modes d'occupation spatiale dans la région métropolitaine de Beyrouth ; université américaine de Beyrouth : analyses de J. Abed sur les transformations spatiales dans la RMB à partir d'images satellitales et de photos aériennes.

guerre. Certaines de ces analyses étendent leurs travaux à une échelle plus large que celle des limites de la RMB établies par le CDR en 1983. D'autres ont une approche thématique (environnement, agriculture urbaine...) plus approfondie, sur des espaces plus limités.

Ces analyses à l'aide d'outils fondés sur la perception visuelle pourront être confrontées aux analyses utilisant des outils de nature statistique et administrative, notamment avec celles de l'*Atlas des localités du Liban* [11] et du système d'information géographique du CNRS-L.



Croissance de la tache urbaine de la RMB, 1983-1996
(atelier dirigé par Mme Wafa Charafeddine, Institut d'urbanisme de l'ALBA, 1996).

11 - Projet CNRS-L/CERMOC en cours.

Indicateurs de la reconstruction

Les permis de construire au Liban

Éric Huybrechts

Parmi les instruments de mesure utilisés pour évaluer l'activité économique du pays, le volume (nombre et surface) des permis de construire constitue un indicateur fréquemment utilisé. De fait, le secteur du foncier et de l'immobilier occupe une place importante dans l'économie libanaise, plus en termes d'investissement (1/3 des investissements et 1/3 des garanties déclarées sur les prêts bancaires [1]) que de production (le secteur de la construction représente moins de 10 % du produit intérieur brut).

Un indicateur peu pertinent

Toutefois, le volume des permis de construire est un indicateur qui paraît peu approprié pour mesurer l'économie foncière et immobilière, car il est trop peu précis. En effet, depuis la sortie de la guerre il est resté un instrument présentant des biais considérables par rapport à la réalité. D'une part, les chiffres généralement utilisés sont ceux que publie l'Ordre des ingénieurs et des architectes de Beyrouth et de Tripoli, qui portent sur les demandes déposées de permis de construire, sur lesquels ces deux Ordres sont amenés à porter un avis, et non sur les permis *accordés*. Ces chiffres sont repris mensuellement par l'Administration centrale de la statistique (ACS) [2] et par la plupart des publications économiques [3]. Or il s'avère, au regard de la dernière étude approfondie de l'ACS sur les permis de construire au Liban [4], que l'écart est considérable entre demandes (permis déposés) et autorisations (permis accordés) :

Années	Demandes (Ordre-ACS)	Autorisations (DGU-municipalités)	Autorisations /demandes
1994	21 792	6 418	29,45 %
1995	34 941	10 018	28,67 %
1996	19 677	9 887	50,25 %
1997	11 406	10 723	94,01 %
Total 1994-1997	87 816	37 046	42,19 %

Surfaces des permis de construire (en milliers de m^2).
Sources : publications de l'Administration centrale de la statistique.

De fait, suivre le mouvement de la construction à travers le recensement des permis de construire n'est pas pertinent pour plusieurs raisons :
– pendant une longue période, les irrégularités dans la construction ont été nombreuses et nombre de constructions ont été réalisées sans permis de construire, limitant ainsi la qualité de l'outil d'observation. Si cette analyse devait servir à évaluer l'irrégularité constructive, cela supposerait de vérifier si les bâtiments existants ont bien reçu un permis de construire. Le recensement des immeubles et des établissements devrait alors être entrepris avec les municipalités et la direction générale de l'Urbanisme (DGU), afin de vérifier sur le terrain la conformité par rapport aux plans. Mais en raison de la perte ou de la destruction d'archives pendant la guerre, il se poserait un problème de recouvrement entre la réalité et les plans ;
– la consommation de ciment et les prix de l'immobilier font apparaître une activité importante dans les années 1994 et 1995, alors que le nombre des permis de construire autorisés a une relative stabilité, ce qui montre que cet indicateur ne reflète pas l'activité réelle à court terme ;
– le permis de construire traduit des anticipations à court et moyen terme : les permis de construire autorisés sont valables jusqu'à quatre ans, éventuellement renouvelables une fois [5]. Ce n'est donc pas le mouvement du secteur de la construction qui peut être observé, mais seulement des intentions de projets ;

1 - Voir Compain D., Combes L., Huybrechts É., « Indicateurs de la reconstruction », *Lettre de l'ORBR* n° 8, Beyrouth, CERMOC, 1997.
2 - *Bulletins statistiques*.
3 Banque du Liban, Association des banques du Liban, banque Audi, *Commerce du Levant*, *Lebanon Opportunities*...
4 - ACS, « Les permis de construire au Liban – entre 1994 et 1997 », *Études statistiques* n° 15, Beyrouth, ACS, 1999.
5 - Les années 1991 et 1995 sont très particulières de ce point de vue : suite à une décision prise en 1990 en vue de compenser les dommages de la guerre, tous les permis de construire non réalisés déposés pendant la guerre ont été prolongés de quatre ans à partir de 1991, et renouvelés pour nombre d'entre eux en 1995. La publication des chiffres des permis de construire autorisés en 1991 permettrait d'évaluer le stock des permis de construire non utilisés de la guerre. Ces mêmes chiffres en 1995 permettraient d'évaluer la part du stock de la guerre absorbée par le boom de la reconstruction.

– une part des permis de construire autorisés n'est jamais mise en œuvre.
Pour réaliser son étude, l'ACS a utilisé de nouvelles bases de données qu'elle a constituées de façon systématique avec l'aide de la direction générale de l'Urbanisme, de fédérations de municipalités et de municipalités qui accordent les permis de construire. Deux possibilités existaient pour connaître le nombre, les surfaces et la nature des permis de construire accordés :
– consulter les dossiers ayant reçus un avis favorable après le contrôle technique effectué par le service technique de chaque municipalité ou fédération de municipalité (pour la période étudiée il y avait uniquement Beyrouth, Tripoli, la fédération des municipalités de Jbayl et la fédération des municipalités du Matn) ou par le service technique des vingt bureaux régionaux de l'Urbanisme, en cas d'absence d'un service technique dans la municipalité concernée ;
– consulter les dossiers après le paiement des taxes, ce qui supposait de consulter les quelques 300 municipalités et les *caïmacamat* concernés.
Pour des raisons d'efficacité opérationnelle, l'ACS a préféré utiliser les chiffres issus du contrôle technique plutôt que les chiffres issus des dossiers de paiement des taxes. Cela présente un biais dont on ne connaît pas l'ampleur pour la surface constructible du projet et la date d'octroi du permis définitif.
Le temps d'instruction des dossiers de permis introduit un autre biais à prendre en compte dans la comparaison annuelle entre demandes et autorisations. Par exemple, on ne peut pas dire que sur l'ensemble des dossiers instruits en 1995 sur la base des demandes, seulement 28,67 % des surfaces ont été autorisées (voir tableau ci-dessus), car les autorisations portent aussi sur des dossiers déposés les années précédentes, le demandeur faisant parfois traîner le dossier. Toutefois, vu l'écart important entre les surfaces des demandes des permis de construire et celles des autorisations, il ne fait pas de doute que les administrations chargées d'instruire les permis de construire (municipalités, fédérations de municipalités, direction générale de l'Urbanisme et ses antennes régionales) effectuent un contrôle très important de la conformité des demandes. C'est notamment le cas en 1995, année qui a suivi l'adoption d'une loi sur la régularisation [6] sur les infractions sur les permis de construire. Afin d'échapper à une taxe de régularisation assez lourde, de nombreuses demandes de permis de construire ont été déposées pour des bâtiments construits sans autorisation. L'administration a refusé une part très importante des demandes non conformes aux règles en vigueur (voir tableau ci-dessus). La tendance rapide à la hausse de la proportion des demandes acceptées, si elle se prolonge les années suivantes, serait le signe de l'efficacité de l'administration pour imposer ses règles.

Des résultats crédibles

Les résultats de l'étude de l'ACS permettent aujourd'hui une lecture plus crédible qu'auparavant car plus cohérente avec les volumes des transactions immobilières. Ainsi, le rapport entre nombre de ventes/donations/successions et nombre de permis accordés suit un mouvement moins cahotiques que celui tiré des chiffres disponibles précédemment [7]. Toutefois l'amalgame des ventes, donations et successions dans les statistiques produites constitue un biais qui empêche de cerner de façon précise le marché foncier et immobilier.

Années	Nombre de permis accordés	Nombre de ventes, donations successions	Permis/ventes, donations successions
1994	8 322	36 990	22,50 %
1995	11 417	41 859	27,27 %
1996	11 452	48 141	23,79 %
1997	10 999	51 227	21,47 %
Total	42 190	178 217	23,67 %

Sources : publications de l'Administration centrale de la statistique.

– Les totaux annuels du nombre des permis accordés sont assez stables entre 1995 et 1997, avec une variation de l'ordre de quelques points d'une année sur l'autre. Cette faible amplitude correspond à celle observée sur le nombre de transactions foncières et immobilières (un peu plus de 20 %).
– Les surfaces autorisées annuellement entre 1994 et 1997, en moyenne deux fois plus importantes qu'avant la guerre [8] pour un nombre d'immeubles [9] équivalent tend à montrer que les volumes construits par immeubles sont plus importants, ce qui correspond aux formes urbaines observées dans la période de la reconstruction.
Par ailleurs, cette étude apporte un éclairage sur le mouvement de la construction qui vient compléter les observations apportées par le recensement des immeubles et des établissements effectués par l'ACS entre 1995 et 1997.

6 - À propos de lois successives sur la régularisation des permis de construire, voir el-Achkar É., *Réglementations et formes urbaines : le cas de Beyrouth*, Cahier du CERMOC n° 20, Beyrouth, CERMOC, 1998.
7 - Voir « Indicateurs de la reconstuction », *Lettre de l'ORBR* n° 8.
8 - Voir *Bulletins statistiques* des années qui précèdent la guerre.
9 - Voir les chiffres des « Périodes de construction des bâtiments » par ACS, *ibid.*

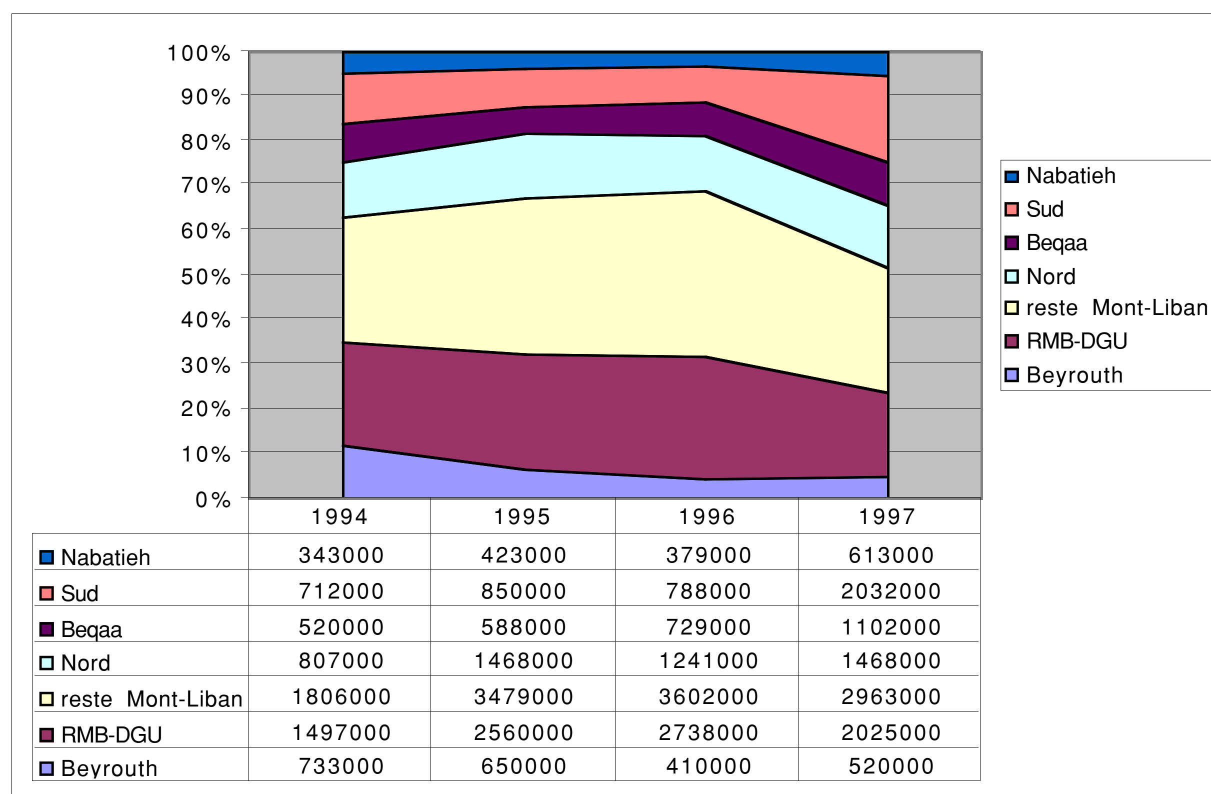
Cette étude fournit des éléments d'analyse plus cohérent avec les autres modes d'analyse fréquemment utilisés.

BOOM DE LA RECONSTRUCTION ?

Le boom de la reconstruction apparaît paradoxal. La forte différence entre les surfaces de permis de construire autorisés en 1994 et en 1995 peut s'expliquer par l'utilisation du stock des permis de construire de la guerre dans les premières années de la reconstruction (1992-1994), et par un accroissement de la demande de permis de construire dans une deuxième phase (1995-1997), suite au retour de Libanais dans le pays. Il est cependant paradoxal de voir une montée du nombre de permis accordés en 1995, au moment d'une plus grande efficacité dans l'instruction des dossiers par les administrations concernées. Toutefois, cette hausse importante du nombre de permis accordés survient aussi aux premiers signes d'essoufflement du marché immobilier.
Pourtant, l'indicateur des permis de construire accordés ne reflète pas réellement le boom de la reconstruction, sinon en décalage avec d'autres indicateurs du marché immobilier :
– les prix de l'immobilier sont les plus élevés en 1993 et en 1994 puis chutent de 3 à 9 % par an depuis 1995, alors que le nombre de permis accordés se maintient à un niveau élevé ;
– la consommation de ciment dans le scteur du Bâtiment et des travaux publics (BTP), au plus haut en 1995, baisse fortement à partir de cette date malgré une forte hausse de l'investissement public dans les infrastructures entre 1994 et 1998, ce qui fait apparaître un fort ralentissement du secteur du bâtiment à partir de 1995 ;
– la balance des paiements, qui reflète en partie les investissements étrangers est au plus haut en 1993 et 1994, mais chute en 1995 [10].

UNE FORTE CONCENTRATION DANS LE GRAND BEYROUTH ET DES ANTICIPATIONS PLUS RÉCENTES AU SUD

La répartition régionale des permis de construire montre peu de variations dans le temps, mise à part une forte montée des anticipations au Liban-Sud en 1997, en grande partie due à quelques permis de construire qui portent sur de très grandes surfaces, et un affaiblissement relatif de la région Centre (Beyrouth et Mont-Liban), faisant apparaître entre les régions un assez lent rééquilibrage des anticipations dans le processus de reconstruction.
Parmi les nombreuses conclusions de l'étude ACS, on peut retenir :
– la région métropolitaine de Beyrouth accueille entre 34 % (1994) et 23,7 % (1997) des surfaces autorisées, surtout aux environs de Mansouriyet el Matn et de Choueifat ;



	1994	1995	1996	1997
Nabatieh	343000	423000	379000	613000
Sud	712000	850000	788000	2032000
Beqaa	520000	588000	729000	1102000
Nord	807000	1468000	1241000	1468000
reste Mont-Liban	1806000	3479000	3602000	2963000
RMB-DGU	1497000	2560000	2738000	2025000
Beyrouth	733000	650000	410000	520000

Surface des permis de construire autorisés par région.
Source : d'après ACS, « Les permis de construire au Liban », Études statistiques, n° 15, Beyrouth, ACS, 1999.

10 - Ministère des Finances.

– le reste du Mont-Liban accueille entre 28,1 % (1994) et 36,4 % (1996) des surfaces autorisées. Les anticipations se concentrent dans les *cazas* du Chouf et de Aaley. Faut-il y voir un effet de la politique d'aide au retour des déplacés ?
– le Nord reçoit entre 12,6 % (1994) et 14,6 % (1995) des autorisations, surtout dans le Koura et le Aakkar : beaucoup de permis sembleraient destinés à régulariser des situations illégales ;
– la Beqaa se voit accorder entre 5,9 % (1995) et 10,3 % (1997) des autorisations du pays, surtout à Zahlé, à l'est du Litani et aux environs de Joubb Jannine ;
– le Sud connaît la plus forte variation, passant de 8 % (1996) à 19 % (1997) des autorisations, montrant clairement un démarrage récent des anticipations dans cette région. L'augmentation de la moyenne des superficies autorisées (de 750 m^2 à 1 326 m^2) montre que quelques très grands projets d'aménagement se préparent au Sud. La plupart des permis concernent Saida et Tyr ;
– Nabatiyeh a une part très faible des permis accordés dans le pays, à cause de la situation d'occupation et des agressions : entre 3,8 % (1996) et 5,7 % (1997). Cela concerne principalement de petits bâtiments.

Perspectives d'analyses

La publication régulière des surfaces autorisées des permis de construire constitue une amélioration statistique qui remet en cause nombre d'analyses surévaluées du volume des anticipations de la reconstruction.

Mais la période analysée est trop courte pour mettre en évidence les tendances de la reconstruction. Il serait nécessaire de poursuivre l'investigation dans les années précédentes et ultérieures pour mener des analyses plus fines sur les anticipations dans le secteur immobilier. Une analyse cartographique comparant les périodes de construction des immeubles avec la localisation et les volumes des permis de construire permettrait d'évaluer le taux d'utilisation des permis de construire et leur rythme d'utilisation. Cela supposerait de disposer de données portant sur les mêmes périodes.

La publication de données par circonscriptions foncières du *Recensement des immeubles et des établissements* de l'ACS permettrait d'effectuer des analyses localisées fines, croisant de nombreuses données inexploitées.

L'analyse des permis d'occupation des locaux serait intéressante à effectuer, car en principe plus proche de la réalité que l'analyse des permis de construire : les permis d'occuper sont délivrés une fois le chantier terminé afin de vérifier la conformité du bâtiment au permis de construire accordé. Ce document est en principe indispensable pour obtenir les branchements des services publics (eau, électricité). Cependant, ces données comportent de nombreux biais : difficultés pour collecter les données à cause du nombre important de collectivités à consulter ; nombreux bâtiments branchés illégalement ou disposant de ressources autonomes (puits, générateurs). Toutefois, à mesure que les services publics deviennent moins coûteux et plus performants que les services offerts par le secteur privé ou associatif, cet indicateur s'avère plus proche de la réalité des mouvements de la construction (nouvelle offre immobilière, volume construit achevé) que celui des permis de construire.

Enfin, depuis les élections municipales de 1998, la collecte des données devient plus difficile à mettre en œuvre à mesure que les municipalités prennent en charge le suivi des dossiers de permis de construire. En effet, la multiplication des sources de données, par des services plus ou moins aptes à gérer ces documents, nécessite la mise en place d'une coordination ou d'un suivi pour assurer la qualité du service rendu, tant dans le contrôle des demandes, que la conformité des bâtiments ou la gestion des dossiers.

CONFÉRENCES
Développement des centres urbains et mondialisation

Compte-rendu de la conférence du Pr Saskia Sassen [1] au CCF, le 18 mars 1999, par D. Compain.

Les travaux de Saskia Sassen s'inscrivent dans la recherche d'une articulation entre le processus de mondialisation, phénomène économique, et l'urbain, phénomène spatial. Jusqu'à très récemment, ces deux aspects étaient étudiés en parallèle sans qu'aucun lien ne permette de les réunir dans une approche globale. Dans ses recherches, Saskia Sassen a développé trois arguments principaux, présentés ici, qui tentent de combler cette lacune.
Dans son intervention, Saskia Sassen limite son analyse aux seules spatialités stratégiques issues de la mondialisation que sont les lieux de pouvoir où s'opèrent la gestion, la coordination et le contrôle de ce processus. Ce n'est pas seulement un système économique qui produit de la valeur ajoutée, mais un système qui a l'ambition de produire une légitimité. Cette spatialité très stratégique ne concerne que des parties des villes globales. Elle se concentre dans des ordres institutionnels très spécialisés qui ont des corrélats spatiaux dans la ville.

Le système économique mondial est en perpétuelle création

Le système économique mondial n'est pas uniquement fonction des capacités des télécommunications globales ou des pouvoirs des grandes entreprises multinationales. Ce système est élaboré, produit, coordonné et il requiert des services hautement spécialisés. Or ces services se localisent de façon stratégique.
Trois dynamiques jouent un rôle majeur :
– la plus grande partie des flux de commerce international (60 à 70 % selon les statistiques internationales) circule entre filiales de grandes entreprises qui opèrent dans divers pays. Cela signifie qu'il y a beaucoup d'activités de gestion issues du libre-échange et que ces activités sont localisées. Il y a donc un premier lien entre ville et système économique ;
– aujourd'hui, la plupart des bourses dans le monde (Paris, Francfort, Milan...) sont privées, propriétés privées certes très particulières. Ce marché financier – le plus ouvert – est toutefois régulé (fermeture de la bourse si un titre important augmente ou chute au-delà d'une certaine valeur). Outre les activités de gestion connexes, l'appareil institutionnel permet également d'étudier l'articulation avec la ville *via* les fonctions de pouvoir institutionnel de ces bourses ;
– jusqu'à très récemment, les fonctions décisionnelles pour le commerce des entreprises étaient exécutées au sein des sièges sociaux. Du fait de la mondialisation (nécessité de spécialisation, complexité accrue de certaines activités...), une partie croissante de ces fonctions est sous-traitée par des entreprises de service très spécialisées. L'étude du tableau entrée-sortie (TES) des États-Unis montre que, dans tous les secteurs, les firmes achètent de plus en plus à l'extérieur ce qui est nécessaire au fonctionnement de leur entreprise.

Pour produire un service de pointe intégrant les dernières avancées technologiques, ce réseau d'activités hautement spécialisées et fortement innovantes a besoin de se localiser en réseau dans les grandes villes (circulation de l'information, synergies...). On observe ainsi une tendance à l'agglomération de ces firmes, même pour celles qui ont une production dématérialisée qui, *a priori,* pourraient se localiser n'importe où.
Cependant, il faut distinguer ce qui est dû au phénomène propre de la mondialisation et ce qui est dû à la tendance, observée dans les nouvelles économies, d'une intensification croissante de la part des services intermédiaires (comptabilité, services juridiques, finances, assurances, prévisions) dans l'organisation de tous les secteurs économiques. Les entreprises qui participent au commerce mondial font appel à ce type de services, mais aussi les entreprises plus traditionnelles n'appartenant pas aux secteurs de pointe.

---

1 - Le Pr Saskia Sassen est professeur de sociologie urbaine à l'université de Chicago. Ses ouvrages ont été traduits en dix langues. En français, *La ville globale* a été publié en 1996 (Paris, Descartes et C[ie]) et *La globalisation et ses contestations* est paru en 2000. En anglais :
– *Mobility of Labor and Capital*, Cambridge University Press, 1988, 5[e] édition ;
– *The Global City*, New York, Londres, Tokyo, Princeton University Press, 1991, 7[e] édition ;
– *Cities in a World Economy*, California, Pine Forge/Sage, 1994, 5[e] édition ;
– *Losing Control? Sovereignty in an Age of Globalization*, New York, Columbia University Press, 1996 ;
– *Globalization and its Discontents. Selected Essays 1984-1998*, New York, New Press, 1998 ;
– *Immigration Policy in the Global Economy: From National Crisis to Multilatéral Management,* Twentieth Century Fund, (à paraître).

Distance et nouvelles techniques de communication

Si le développement des télécommunications a permis la neutralisation partielle de la distance, de l'espace et de la géographie, et a accru la mobilité des activités et transactions économiques, il faut auparavant avoir la capacité de produire et d'utiliser cette technologie de pointe. Ceci requiert pour une part importante un capital humain très compétent, mais aussi des infrastructures et des structures matérielles complexes. La standardisation croissante de l'économie permet de délocaliser de plus en plus d'activités économiques routinières. Mais les entreprises de pointe, qui doivent maximiser les ressources de ces nouvelles technologies, sont à la recherche d'une mixité de ressources complexes. La ville, en tant que centralité, est le lieu privilégié de son émergence.

Cette centralité peut prendre trois formes différentes :

– le vieux centre-ville avec son architecture du pouvoir ;

– une centralité qui se déploie sur un espace métropolitain servi par un réseau important d'infrastructures conventionnelles et immatérielles ;

– la centralité du réseau des villes « globales » (30 à 35 dans le monde). C'est un espace partiellement déterritorialisé, qui a toutefois tendance à se concentrer dans le centre-ville (secteur financier et services de pointe).

Ces formes de centralité s'ancrent dans les villes à un moment de leur constitution permettant à l'information et à la dénationalisation des élites de faire partie intégrante du processus. Ici, on doit distinguer deux types d'information. D'une part, des données complexes, mais dont l'utilisation n'implique pas de contraintes géographiques et, d'autre part, des données stratégiques qui sont la combinaison d'un ensemble de données objectives. L'activité induite d'interprétation des données et d'exercice du pouvoir nécessite une présence physique dans le réseau.

La ville est également le lieu où s'effectue traditionnellement le travail des élites, qui ne sont pas entièrement dénationalisées : elles ont des relations croissantes avec l'extérieur et ont besoin d'une mixité de milieux spécialisés que seule la centralité urbaine leur offre.

Le rôle de l'État

L'économie et la technologie ne suffisent pas à expliquer la fonction de la centralité urbaine dans le système économique mondial. Le pouvoir, auparavant majoritairement cantonné dans l'appareil étatique et la bureaucratie publique, de plus en plus privatisé, a un contenu moins lisible, phénomène renforcé par la dématérialisation de certains aspects économiques et par la privatisation elle-même. Il est donc plus difficile à capturer, mais joue un rôle certain dans l'explication de la domination économique de certaines grandes villes sur le système économique mondial.

La gouvernance urbaine d'hier à aujourd'hui

Compte-rendu de la conférence du Pr J.-P. Gaudin [1] au CCF, le 15 avril 1999,
par M. Harb el-Kak.

La gouvernance est une notion séduisante mais obscure, car suggérant des pistes d'observation très diverses. Aussi, la gouvernance, qui n'est pas une notion nouvelle, fait l'objet aujourd'hui d'un engouement sur lequel il est devenu nécessaire de s'interroger. La conférence de J.-P. Gaudin s'articule en trois temps. D'abord, elle porte sur le contexte actuel d'éclatement de la ville dans lequel se développe la notion de gouvernance urbaine. Puis, le questionnement porte sur la nouveauté de la gouvernance : il s'agit de relativiser le sens du mot, tant comme pratique politique, technique et professionnelle que comme notion en elle-même. Enfin, les ambiguïtés du terme sont explorées pour montrer que si elles constituent des faiblesses pour l'analyse scientifique, elles offrent des potentialités pour l'action.

La gouvernance urbaine face à l'éclatement de la ville

L'éclatement urbain s'associe à la notion de complexité urbaine et à son développement. L'éclatement est d'abord spatial et prend de multiples formes : les banlieues, l'extension urbaine rapide dans les espaces métropolitains, les grandes villes, les processus d'urbanisation diffuse non continue, la rurbanisation et les phénomènes bien connus de suburbanisation, liés à la dissociation fonctionnelle croissante entre les espaces de travail et les espaces de résidence. Cet éclatement représente aussi un défi pour la gestion des villes. L'accroissement urbain rapide a provoqué des situations devenues communes de dissociation entre les espaces d'urbanisation et les espaces de gestion urbaine. Il se caractérise par la fragmentation de la gestion, en particulier municipale, dans les espaces métropolitains. Par ailleurs, les conflits communautaires créent des situations de séparation. Les espaces métropolitains sont marqués par ces formes de ségrégations spatiales sur le plan fonctionnel et social.

Dans cette conjoncture d'éclatement spatial, la complexité fonctionnelle de la gestion urbaine s'accroît, alors que, dans beaucoup de pays, le rôle des pouvoirs publics et principalement de l'État, est présenté comme en retrait. Cette complexité fonctionnelle tient à une sectorialisation des politiques, de plus en plus spécialisées et ciblées autour d'objectifs précis, aboutissant à des fragmentations de l'action publique, parfois équilibrées par des formes de coopération et de partenariats touffus, multiformes, imbriqués, croisés...

L'autre facteur de complexité est formé par les effets de la crise économique et, parallèlement, de la globalisation. En effet, la globalisation a tendance à instrumentaliser les espaces en fonction des opportunités de coûts de production et de facilité d'accueil immédiate. Les espaces urbains sont de plus en plus dépendants de choix économiques internationaux ou transnationaux qui les mettent en concurrence les uns avec les autres.

Ces effets de dépendance et de concurrence accroissent la complexité de la gestion urbaine. Par conséquent, dans ce double contexte d'éclatement spatial et de complexité fonctionnelle croissante, il semble que l'on peut observer un essoufflement des formes classiques de la mise en cohérence entre les politiques urbaines. Ces formes classiques peuvent être répertoriées en trois modalités : la planification urbaine, les priorités et les arbitrages de l'État et le rôle des grands acteurs économiques privés.

La planification a trouvé ses sources d'inspiration, ses cohérences intellectuelles et ses formes de développement depuis la première moitié de ce siècle. Selon J.-P. Gaudin, la démarche planificatrice se limiterait aux caractéristiques suivantes : le zoning fonctionnel, la prévision à long terme et les formes d'organisation des choix qui passent par le dessin et l'image. Des analyses contemporaines jugent le zoning trop fonctionnel et ayant de graves effets de segmentation ; la démarche à long terme est présentée comme impuissante dans un contexte fluctuant, instable et concurrentiel, d'où la difficulté à dessiner des futurs crédibles ; enfin, les démarches par le dessin et par les projets d'images sont remises en cause par la priorité donnée aux montages juridico-financiers.

Les agents économiques et les acteurs locaux ont certainement joué un rôle dans la remise en cause de ce modèle. J.-P. Gaudin note aussi le

1 - Jean-Pierre Gaudin est professeur de science politique à l'université de Montpellier.

rôle de la décentralisation qui affaiblit les formes d'arbitrage de l'État. Cependant, les tendances à la décentralisation ne sont pas uniformes : parfois, des effets de recentralisation se signalent, notamment dans les conjonctures de reconstruction ou d'après-guerre, ainsi que dans les cas de grands projets urbains.
Les grands acteurs privés, bien implantés localement, notamment les entreprises majeures, qui ont pesé fortement sur des choix d'aménagement et d'urbanisme, et ont même produit des villes entières (voir les *company towns*), sont aujourd'hui moins nombreux et moins puissants. Ils agissent plus en fonction de la concurrence et de la fluidité des espaces.

La gouvernance urbaine : coopérations et coordinations

Ce contexte nouveau fait naître de nouvelles attentes, formulées en termes de « besoin de gouvernance urbaine ». Deux aspects sont mis sous ce titre : d'une part, des attentes d'une meilleure coopération entre secteur public et secteur privé et, d'autre part, une meilleure coordination entre acteurs publics entre eux, notamment entre différents types de budgets publics.

Coopération entre secteurs public et privé
Le renforcement de la coopération entre secteurs public et privé est lié aux influences du courant néo-libéral qui s'étend à travers le monde dans les années 1980-1990. D'abord ancrées dans la Grande-Bretagne thatcherienne et dans le reaganisme américain, ces approches de coopération (qui se développent dans des modulations spécifiques dans différents pays) considèrent que les règles du marché peuvent être fondées sur l'optimisation de la gestion, aussi bien pour le secteur public que pour le secteur privé. Les règles du marché peuvent donc être un modèle de gestion. Elles considèrent bénéfique et fructueux de faire de la coproduction de projets et de politiques entre acteurs privés et acteurs publics. Cette coproduction prend des formes diverses, parfois traditionnelles (la concession, les sociétés foncières, etc.), parfois nouvelles (les partenariats, la contractualisation, etc.).
Dans les organismes urbains métropolitains, où les échelles de gestion de l'urbanisation sont fragmentées, des exercices dits de planification stratégique sont développés. Cette planification n'est plus exhaustive : elle se focalise sur des dossiers prioritaires ; elle porte sur le moyen, voire le court terme ; elle opère par négociation avec des acteurs publics et privés.
En France, la planification stratégique se développe à travers les nouveaux schémas directeurs qui portent sur des échelles spatiales plus larges que les anciennes et sur des dossiers prioritaires en cherchant, dès le stade de l'élaboration du projet, à discuter le projet avec les principaux acteurs économiques ou les forces sociales présentes localement. Quelques uns de ces schémas directeurs arrivent à leur terme avec des succès inégaux, qui seraient très en retrait par rapport à ce que sont les schémas directeurs territoriaux que pratiquent les Italiens ou les Américains. La fragmentation communale en France représente un des obstacles, mais aussi le manque d'habitude de négocier et discuter de manière efficace et offensive avec le secteur privé.
La gouvernance urbaine se construit aussi selon des démarches contractuelles, sous des formes plus souples et moins institutionnelles.

Coordination entre acteurs publics
La coordination est une mise en relation qui permet d'abonder des budgets avec d'autres financements publics. Cette pratique a été utilisée pour la gestion des agglomérations en France, notamment pour le financement du logement social et de la réhabilitation des anciens quartiers populaires. En 1991, une loi d'orientation pour la ville a mis en place un système de péréquation financière entre communes riches et communes pauvres pour financer du logement social, avec un succès mitigé. Ces cas de coordination entre budgets communaux sont un effet recherché de la nouvelle gouvernance.
Dans ces deux cas, coopération entre secteurs public et privé et coordination entre acteurs publics, la recherche de coordinations accrues est en jeu. Mais la gouvernance se limite-t-elle à cela ? Pourquoi alors produire une nouvelle notion pour des choses aussi simples à concevoir ? Quels sont au fond les enjeux de la gouvernance ?

Origines de la gouvernance

La notion de gouvernance, qui recouvre aujourd'hui *la recherche de coordination entre secteur public et secteur privé, de nature polycentrique, sans hiérarchie de principe entre certains acteurs et d'autres*, peut paraître nouvelle dans le sens où elle est assez étrangère aux principes classiques de l'action publique républicaine. En effet, cette dernière se construit autour de deux principes : *l'intérêt général* (universel qui ne souffre pas de la spécificité) et *la règle générale* (d'application uniforme, ne paraissant pas pouvoir être négociée). La notion d'intérêt général, notamment dans la philosophie politique européenne et dans le droit de tradition napoléonienne, s'oppose à deux réalités sociales bien précises : d'une part, les intérêts locaux (jugés fragmentaires, hétérogènes, partiels) et, d'autre part, les intérêts privés. Cette

double opposition par rapport au local et au privé constitue le sens et le fondement de l'intérêt général. Cette notion a rendu légitimes au début du siècle les plans d'urbanisme puisqu'on a fondé sur cette base la pertinence juridique de s'opposer aux intérêts immédiats des propriétaires et des agents économiques. La notion d'intérêt général a également orienté les politiques d'aménagement du territoire, la politique de péréquation et l'expression des choix de la puissance publique.

De ce point de vue, la notion de gouvernance contraste avec les principes d'intérêt général et de règle générale, car elle introduit un monde négocié, relatif et polycentrique par rapport à une notion qui se veut universelle, absolue et générale. En réalité, ces pratiques ne sont pas nouvelles. Par exemple, l'étude du développement du port de Beyrouth, sous forme de concession jusqu'aux années 1960, et l'examen des débats autour des extensions successives de cet équipement, révèlent des rapports tendus entre le Haut commissariat, la municipalité et l'État. Cet aménagement spatial structurant pour l'agglomération beyrouthine s'est mis en place sur un mode négocié. Dans d'autres cas français, on retrouve la même réalité négociée, non seulement dans des opérations ponctuelles, mais également dans la mise en place de plans d'urbanisme. Un des tous premiers plans d'urbanisme, à Dunkerque en 1910, est une coproduction négociée entre la municipalité et la chambre de commerce. Au-delà de quelques plans expérimentaux du début du siècle, le principe même de la législation sur l'urbanisme, créée en 1919, est celui d'une fabrication négociée (ou négociable) du plan. Le règlement d'urbanisme et les choix spatiaux du plan sont élaborés à l'échelle municipale par deux acteurs en charge de la bonne réalisation du plan : le maire et « l'homme de l'art ». La responsabilité municipale est décentralisée avec un contrôle national extrêmement léger. Dans la première génération, les plans sont négociés entre ce duo responsable et les intérêts industriels et financiers locaux. Dès cette époque, dans la planification urbaine comme dans les grands aménagements, on est en présence d'une gouvernance non codifiée et non explicite, car en France l'idée de négociation de la règle n'est pas ouvertement acceptée. Ce n'est pas le cas des États-Unis où la négociation du plan est courante, ou de la Suisse et de l'Allemagne, où les démarches de plans de quartier sont négociées depuis longtemps avec les promoteurs, prévoyant même une pétition des propriétaires.

Gouvernabilité et gouvernance

Le terme « gouvernance » est un mot français qui vient de la philosophie politique du XVIII[e] siècle : le mot est utilisé dans le débat politique d'avant la Révolution française, période des Lumières où abondent les réflexions sur les rapports de l'État et de la société, sur les formes du bon et juste gouvernement qui serait non tyrannique. La notion de gouvernance est alors associée à celle de société civile ; ces deux notions sœurs s'inscrivent dans une réflexion politique sur le pouvoir limité de l'État. La notion de la gouvernance reste peu utilisée pendant les 200 ans qui suivent, et revient dans la littérature américaine du début des années 1990, chez James Rosenau. Elle concerne d'abord les relations internationales où elle est utilisée pour réfléchir à leur nouvelle configuration. Il s'agit de qualifier un monde décisionnel multi-centré, où comptent de plus en plus l'opinion publique, les entreprises, les associations et les organisations non-gouvernementales (ONG). En remettant en cause l'approche des relations internationales de type *Realpolitik* centrée sur le pouvoir de l'État, la puissance étatique est partiellement relativisée. Très vite, la Banque mondiale (BM) et le Fonds monétaire international (FMI) développent une notion jumelle, celle de la *good governance*, et deviennent les principaux promoteurs de la gouvernance à une échelle mondiale. La BM finance des recherches, des études et des débats entre acteurs et observateurs, aussi bien en Asie et en Orient, qu'en Afrique et en Amérique du sud, où la gouvernance devient une notion clé dans les dispositifs d'évaluation des conditions sociales, économiques et politiques des pays.

La *good governance* propose que la question des coûts de gestion soit primordiale dans l'organisation des services publics, et de raisonner en termes de bilan *coûts–bénéfices*. La *good governance* sert également à valoriser le rôle des ONG, tant sur le plan moral que gestionnaire, par rapport au dialogue traditionnel diplomatique entre États. L'idée sous-jacente affirme que les États seraient souvent corrompus, lourds et bureaucratiques alors que les ONG seraient efficaces, démocratiques, près des besoins et de la « vraie » demande. D'où l'engouement pour dialoguer avec des ONG et monter des opérations inter-ONG. On comprend donc la raison de l'effet de mode de la gouvernance qui fait aujourd'hui partie du vocabulaire international.

Sur le plan national et local, la gouvernance se distingue de la notion traditionnelle de gouvernement : la gouvernance serait un plus par rapport au gouvernement. L'approche en termes de gouvernement était courante jusqu'aux années 1970-1980, y compris sur le plan local (cf. le *local government* des Britanniques). L'idée de gouvernement local repose sur trois critères : pour avoir un gouvernement réel, un ensemble de politiques

doivent être centrées autour d'un leader politique majeur ; l'action politique doit être finalisée autour de quelques orientations globales ; sur le plan politique, le style doit être volontariste (travail par planification, par programme). Ces éléments de la gouvernabilité traditionnelle, ou du gouvernement au sens fort, sont aujourd'hui concurrencés par d'autres modes de faire, qui s'attacheraient à la gouvernance, par nature polycentrique, ouvrant la porte à un débat plus large, plus fonctionnel – un débat qui serait technique, politique et démocratique. La gouvernance serait aussi plus adaptative, car elle travaillerait avec des *feedback* ; elle serait plus incrémentale que le linéaire classique du gouvernement ; la gouvernance serait également de type auto-organisatrice et pragmatique. Ainsi, l'idée de souplesse et d'adaptabilité s'associe à la notion.
À travers ce rappel contrasté, la polysémie des connotations incluses dans la gouvernance apparaît : on y trouve aussi bien des préoccupations d'efficacité administrative que des préoccupations de participation et de mobilisation démocratique. Devant cette réalité ambiguë, quelle est l'utilité de la notion de gouvernance aujourd'hui ?

Vertus et limites de la gouvernance

La principale vertu de la gouvernance est de désigner une situation et un problème, celui de la redéfinition des rôles respectifs de l'État et des autres acteurs publics et privés. Mais la gouvernance laisse d'importantes questions ouvertes. J.-P. Gaudin en évoque trois :
1 - L'interface avec le marché : jusqu'à quel point ?
Cette question préoccupe les économistes régulationnistes qui insistent sur les besoins en territoire des nouvelles entreprises jouant sur les concurrences mondiales. Ils montrent ainsi que les territoires sont des cadres de contraintes et d'opportunités et, surtout, qu'ils ne sont pas équivalents. Face à cette réalité, quelle est la marge de manœuvre des collectivités publiques, notamment des collectivités territoriales, par rapport aux entreprises ? Jusqu'à quel point peuvent-elles encadrer la logique multinationale des entreprises ? La réponse est pour l'instant assez pessimiste.
L'autre aspect de la question sur laquelle la gouvernance ne se prononce pas concerne la distribution de services collectifs. Jusqu'où les collectivités locales doivent-elles aller dans la concession de services ? Ces collectivités ont historiquement fondé leur légitimité politique sur la prise en charge directe d'un certain nombre de services collectifs, liés à l'urbanisation et à la modernité. Ceci forme une partie de leur rôle fonctionnel, mais aussi de leur légitimité politique. Quand elles travaillent avec des concessions croissantes et négocient de plus en plus des formes de prolongement de leurs activités avec des entreprises privées, les collectivités apparaissent moins comme des tenants d'un service public que comme des facilitateurs de la négociation. Dans ce cas, vont-elles conserver leur légitimité d'action ? La gouvernance ne dit rien là-dessus et se contente d'observer des situations diverses ;
2 - Partenariats ponctuels ou structures durables ?
Cette question, rencontrée dans plusieurs métropoles à travers le monde, est difficile à arbitrer : peut-on mieux travailler, en termes de gouvernance, avec des partenariats ponctuels sur des projets, ou bien faut-il créer des structures durables d'agglomération ? Pour faire coïncider les échelles du développement économique et de l'urbanisation avec les échelles de gestion, on réfléchit de plus en plus dans le monde à la mise en place d'autorités métropolitaines. En Europe, dans plusieurs grandes métropoles (Genève, Lyon, Milan) appartenant à des espaces politiques différents, l'impulsion donnée à ces autorités métropolitaines émane plus souvent d'acteurs économiques et de structures institutionnelles que de forces politiques. Il n'y a guère qu'en Italie où une autorité métropolitaine se constitue sur une base politique. Ces autorités métropolitaines apparaissent comme des solutions techniques à la recherche de leur support politique. À l'échelle du quartier, des forces sociales, politiques et religieuses se mobilisent pour offrir ou gérer de manière coopérative un certain nombre de services, sans lien avec les institutions. Dans ce cas, une force sociale et politique recherche ses institutions.
Créer des échelles de gestion souples correspondant aux métropoles et à leurs subdivisions est donc une tâche compliquée et sans beaucoup de succès jusqu'à présent, bien que recherchée dans des espaces différents. La notion de gouvernance ne donne pas d'orientation ou de sens précis à l'action en réponse à ces questionnements institutionnels ;
3 - Contournement du débat politique ?
Souvent, les montages institutionnels aboutissent à des coordinations fonctionnelles consistantes et à des formes de coopération et de co-production. Mais ils ont lieu dans un bricolage fonctionnel sans débat démocratique et le recours aux ONG ne représente pas vraiment une mobilisation politique. En France, la discussion autour de la politique de la ville et de la nouvelle politique d'aménagement du territoire souligne une nécessité démocratique fondamentale non résolue : l'élection de conseils d'agglomération. Si des montages institutionnels existent et des formes de coordination à l'échelle

des agglomérations ont une fonctionnalité assez efficace, les élus y accordent peu d'importance et opèrent dans l'opacité politique. De plus, les derniers projets de loi concernant les communautés de villes ou d'agglomérations n'abordent pas véritablement cette question. La mise en place de dispositifs techniques s'opère à la marge du politique et n'aboutit pas à une légitimation politique de ces nouvelles formes de la gouvernance.

La gouvernance signale une évolution dans les modes de gestion. Elle est peu analytique et esquive les problèmes. Après l'avoir abondamment utilisée, des chercheurs prennent de la distance par rapport à cette notion qui leur apparaît maintenant peu opératoire sur le plan scientifique. Par contre, le terme de gouvernance a un emploi de plus en plus large dans le monde de l'action, peut-être à cause de sa polysémie et de son flou, de sa souplesse et de son caractère suggestif.

Modèles urbains, débats politiques et enjeux de société

Texte de la conférence donnée par le professeur Jacques Lévy [1] au CCF, le 20 mai 1999.

Dans le monde contemporain, deux grands modèles opposés de villes ressortent, qu'on peut représenter l'un par le *modèle d'Amsterdam*, l'autre par le *modèle de Johannesburg*.

	« Amsterdam »	« Johannesburg »
Densité	+	–
Compacité	+	–
Interaccessibilité des lieux urbains	+	–
Présence d'espaces publics	+	–
Importance des métriques pédestres	+	–
Co-présence habitat/emploi	+	–
Diversité des activités	+	–
Mixité sociologique	+	–
Fortes polarités intra-urbaines	+	–
Productivité marchande par habitant	+	–
Auto-évaluation positive de l'ensemble des lieux urbains	+	–
Auto-visibilité et auto-identification de la société urbaine	+	–
Société politique d'échelle urbaine	+	–

Deux modèles d'urbanité.

Cette typologie élémentaire constitue l'une des retombées d'une démarche visant à réintégrer de l'urbanité (ce qui fait qu'une ville est un objet social spécifique) dans le mouvement théorique de la géographie en repartant d'une définition simple : la ville est une association de densité et de diversité. Dans le cadre de cette démarche, un certain nombre d'indicateurs ont été construits, certains déjà exploités.

Dans le modèle d'Amsterdam, la ville tend à maximiser l'avantage de concentration, c'est-à-dire de coprésence et d'interaction du plus grand nombre d'opérateurs sociaux. Seul l'individu possède, par le logement, une intimité, c'est-à-dire un « droit à l'écart ». Au contraire, dans le modèle de Johannesburg, la séparation sous toutes ses formes structure l'espace urbain, qui, à bien des égards, n'est qu'une mosaïque de quartiers fonctionnellement et sociologiquement homogènes et partiellement enclavés. On comprend pourquoi Johannesburg, avec ses traces brûlantes de la société d'apartheid, symbolise, en la caricaturant, toute une famille de villes, parmi lesquelles la plupart des agglomérations du centre et de l'ouest de l'Amérique du Nord. Malgré l'évidente singularité du régime d'apartheid, on ne peut nier la parenté entre Johannesburg et ces villes. Avec sa mentalité obsidionale, le quartier blanc de Sandton, à Johannesburg, a de nombreuses similitudes avec les *gated communities* états-uniennes ou les *condomínios fechados* brésiliens. À l'inverse, avec sa forte identité, sa bourgeoisie portant pendant des siècles un projet de société urbaine associant liberté du marché et solidarités socio-politiques, avec la cohérence et la continuité de ses politiques urbaines, Amsterdam, exprime, de manière marquée, ce qu'il y a de plus spécifique dans la ville européenne.

Les deux modèles de ville peuvent être vus de manière symétrique, comme des choix de civilisation différents, impossibles à hiérarchiser. On peut ainsi noter que, dans les classements récents de l'Indicateur de développement humain (IDH) du Programme des Nations unies pour le développement (PNUD), des pays d'Europe et d'Amérique du Nord obtiennent des rangs comparables, bien que les espaces urbains

1 - Jacques Lévy est professeur à l'université de Reims et à l'Institut d'études politiques de Paris. Il dirige l'équipe de recherche VillEurope, anime la revue *EspacesTemps* et participe à la revue *Pouvoirs Locaux*. Il a notamment publié *Révolutions, fin et suite* (avec P. Garcia et M.-F. Mattei, 1991), *Géographies du politique* (dir., 1991), *Le monde : espaces et systèmes* (1992, avec M.-F. Durand et D. Retaillé), *L'espace légitime* (1994), *Egogéographies* (1995), *Le monde pour Cité* (1996), *Europe : une géographie* (1997), *Mondialisation : les mots et les choses* (dir., avec le groupe Mondialisation du Gemdev, 1999), *Le tournant géographique* (1999).

nord-américains se rapprochent, avec des nuances et des exceptions (comme à New York ou à San Francisco), du modèle de Johannesburg et que les villes européennes, ressortissent plutôt, dans l'ensemble, au modèle d'Amsterdam. On peut interpréter cette indifférence apparente au lieu de deux manières. Soit cela signifie que l'urbanité exerce une faible influence sur les performances d'ensemble d'une société, soit, et c'est plutôt cette hypothèse que je retiendrai, les inégalités dans la production de « capital » urbain peuvent être compensées (ou non) par la production d'autres « capitaux sociaux ». Du seul point de vue de l'urbanité, les modèles sont, eux, facilement hiérarchisables : le modèle d'Amsterdam est plus efficace que l'autre.

Une distribution claire

Le monde actuel nous présente une distribution géographique assez claire de ces deux modèles. En simplifiant, on pourrait dire que les villes asiatiques ressemblent aux villes européennes, tandis que l'Afrique (sans l'Égypte) et le Moyen-Orient pétrolier se rapprochent de l'Amérique du Nord. Il y a, évidemment, de nombreuses variantes, des combinaisons parfois baroques, des évolutions souvent étonnantes. Toutes les caractéristiques de l'un ou l'autre modèle ne sont que rarement présentes dans leur intégrité. Amsterdam et Johannesburg elles-mêmes s'écartent de leur description idéaltypique. Beyrouth, par exemple, se rapprocherait du modèle européen par sa densité, mais s'en écarterait par la segmentation communautaire de l'espace urbain.

Il est néanmoins stimulant de constater à quel point des villes qui ne sont pas, à proprement parler, des copies explicites de l'un ou l'autre modèle, regroupent certains de leurs traits essentiels. Ainsi, d'une certaine manière, la ville de l'Asie « hydraulique » (les régions dans lesquelles la maîtrise de l'eau a été l'élément central des civilisations agraires) peut être vue comme hypereuropéenne. La densité et la précision de l'occupation du sol ont créé, de la Corée à l'Indonésie en passant par le Japon, la Chine du Sud-Est, le Viêt-Nam, la Thaïlande et les Philippines, des traits spécifiques tant dans l'usage du sol agricole que dans la conception de l'espace bâti et de l'organisation interne de la maison [2]. Le déplacement de ce « style spatial » rural vers la ville procède à la fois d'aspects matériels, comme le découpage du parcellaire, et idéels, comme le rôle important d'espaces publics à forte composante marchande, l'existence de disciplines collectives bien acceptées, la tradition de petits logements, comparés à ceux de l'Occident, ou encore de politiques urbaines fortes et globales – l'urbanisme participant de la même logique d'action « systémique » en matière d'éducation, caractéristique de ces pays. De fait, parmi les pays les plus développés, le Japon comprend les villes où les transports publics contribuent le plus aux déplacements urbains. Ce constat rejoint celui fait par Marc Bloch [3] concernant l'Europe : par rapport aux pays de bocage, les zones d'habitat rural groupé correspondent à une prégnance plus nette du groupe sur la vie individuelle, ce qui peut à la fois entraîner une approche plus immédiatement politique de l'urbanisme et une gestion plus délicate de l'altérité ; ces différences se retrouvent dans la typologie des espaces urbains voisins [4].

Le modèle d'Amsterdam diffère fondamentalement de celui de Johannesburg en ce qu'il fait jouer à la ville son plein rôle dans le passage de la *Gemeinschaft* (communauté) à la *Gesellschaft* (société d'individus). La recherche permanente de l'écart suppose une attente négative vis-à-vis de la collectivité, tandis que la densité et la diversité permettent à la fois le développement de l'individu (grâce à l'économie de moyens sur le logement et les services quotidiens) et de la société. À cet égard, Richard Sennett [5] a fort bien vu la relation fondamentale entre espace public urbain et protection de l'anonymat, à laquelle s'opposent tout autant le contrôle social villageois et le néo-communautarisme des villes nord-américaines. Dans cet esprit, Lynn Lofland [6] introduit au sein des espaces ouverts une distinction entre domaines faussement publics où la connaissance entre les passants est censée préexister à leur parcours et le « *public realm* », véritable espace public. Tel apparaît ainsi l'un des enjeux essentiels de l'action urbaine contemporaine : donner leur force à des espaces qui ne peuvent exister que si, n'appartenant à personne, ils sont le bien de tous.

Qui l'emportera ?

Dans l'ensemble, le choix entre les deux modèles ou entre les termes de leurs contradictions, leur cohabitation, leur synthèse ou leur dépassement

2 - Les spécificités de l'espace japonais ont été particulièrement étudiées par Augustin Berque, notamment dans *Du geste à la cité. Formes urbaines et lien social au Japon*, Paris, Gallimard, 1993.

3 - Bloch M., *Les caractères originaux de l'histoire rurale française*, Paris, Armand Colin, 1930-1952.

4 - Lévy J., *Europe : une géographie*, Paris, Hachette, 2e éd. 1998, chapitres 3, 6 et 7.

5 - Senett R., *The Conscience of the Eye: the Design and Social Life of Cities*, Faber and Faber, Londres, 1993.

6 - Lofland L., *A World of Strangers: Order and Action in Urban Public Space*, New York, Basic book, 1973.

occupe, peu ou prou, les débats urbanistiques en Occident. Mais ces arguments sont-il transposables ailleurs ?

Au Nord et au Sud, les problèmes ne se posent pas de la même manière. L'urbanisation est un processus achevé dans un cas, en plein développement dans l'autre, du moins dans certains pays : le taux d'urbanisation a doublé en vingt ans en Chine, ce qui représente un apport d'environ cent cinquante millions de personnes au monde urbain. À l'inverse, l'action sur la ville se conçoit, dans les pays les plus développés, comme une recomposition des espaces et une redistribution des hommes, au demeurant limitées par la relative faiblesse des flux et les fortes tendances à la sanctuarisation patrimoniale du bâti.

Pourtant, les différences ne sont pas si nettes. D'une part, parce que le potentiel démographique (fécondité et exode rural) tend à se tarir dans nombre de pays du Sud, notamment en Amérique latine. D'autre part, parce que la dédensification qui accompagne souvent la métropolisation au Nord provoque une « faim d'étendue » considérable et que le développement des vitesses accroît presque automatiquement la taille des aires urbanisées, ce qui pose des problèmes comparables à ceux des villes en croissance démographique interne. En fin de compte, les villes, et tout particulièrement les très grandes villes, des pays moins développés apparaissent comme une image hyperréaliste de celles des pays riches. Le monde urbain y bougeant plus vite, la faiblesse des moyens rendant les corrections de trajectoire délicates, les contre-pouvoirs aux autorités, souvent dictatoriales et centralisées (Singapour et Istanbul, par exemple), étant faibles, les choix urbains ont des conséquences plus radicales et plus spectaculaires qu'ailleurs.

L'attraction du modèle américain de société dans la plupart des pays pousse au développement de l'automobile, de l'habitat individuel, du zonage des fonctions, des groupes sociaux et des ethnies, et peut conduire, à terme, au modèle de Johannesburg. L'absence de systèmes de transports publics va dans le même sens, en Inde ou en Afrique subsaharienne. Le poids de la gestion de l'accessibilité est alors reporté sur les citadins, d'où un enclavement parfois radical des plus pauvres, tandis que les groupes dominants se sont facilement coulés dans les pratiques urbaines des anciens colons. Ces inégalités sont renforcées par la faiblesse du lien politique et des solidarités sociétales. On touche, à Kinshasa ou à Lagos, le fond du désordre urbain.

Cela dit, ce raisonnement mécanique ne permet pas de comprendre pourquoi, à niveau de richesse similaire, les résistances au modèle américain sont très variables. Les villes du Moyen-Orient, notamment celles des pays pétroliers du Golfe mais aussi la reconstruction de Beyrouth [7], accueillent favorablement l'idée de faibles régulations politiques et de services collectifs squelettiques, d'une tendance à la privatisation ou à la neutralisation des espaces publics. Ce n'est pas ce qu'on observe dans les métropoles latino-américaines où, malgré la forte présence d'idéologies socio-économiques venues du Nord, les centres anciens restent ou redeviennent attractifs, des opérations de revitalisation d'anciennes périphéries (ce qu'on appellerait aux États-Unis *inner city*) peuvent réussir (comme à São Paulo ou à Caracas), les réseaux de transports en commun sont efficaces (comme à Mexico ou Santiago-du-Chili). Le mouvement n'est certes pas univoque et l'on peut noter, dans toute l'Amérique latine, le succès auprès des classes moyennes supérieures des *gated communities* états-uniennes, ces lotissements clôturés qui défient la notion même d'espace public urbain. Cependant, l'idée qu'on se fait de la ville au sud du Rio Grande continue d'être influencée par les conceptions d'origine européenne d'une société urbaine globale et d'une centralité unifiée.

Inversement, sans entrer dans le débat entre culturalistes et historicistes sur la ville islamique [8], on observe une forte similitude entre la ville traditionnelle arabe et le modèle américain, qui, au-delà des différences évidentes, partagent la même tendance à une appropriation spécialisée et communautaire de l'espace. Le Caire présente un cas original d'hésitation entre les deux orientations. D'un côté, les villes nouvelles et les autoroutes urbaines participent de la volonté de dédensifier et de favoriser l'automobile, sans égard excessif au tissu préexistant, qui est, par ailleurs, largement laissé à l'abandon ; non loin de là, Alexandrie, naguère resplendissante de luxe cosmopolite, atteint d'ailleurs, dans la dégradation du capital urbain, des aspects aussi forts que ceux qu'on peut trouver, dans une autre ambiance climatique, à Calcutta ou à Rangoon. Mais, d'un autre côté, la compacité, qui provient, comme en Asie, d'un transfert de l'organisation hyperdense d'un espace rural « hydraulique », sauve dans une large mesure la dimension européenne du Caire ; elle plaide pour le mélange et pour une gestion collective, comme en témoigne un réseau de voies ferrées en site propre (métro, tramway et train) à peine moins développé qu'à Los Angeles, qui,

---

7 - Huybrechts É. et Douayhi C. (dir.), *Reconstruction et réconciliation au Liban,* Cahier du CERMOC n° 23, Beyrouth, CERMOC, 1999.

8 - Bouhdiba A. et Chevallier D. (dir.), *La ville arabe dans l'islam*, Paris, CNRS, 1982.

de son côté, ne parvient guère, malgré de gros moyens, à enrayer les effets, pour le moment irréversibles, de l'écart généralisé et des métriques automobiles. Cette comparaison inaccoutumée justifie la distinction entre urbanité *a priori* et urbanité *a posteriori*. La part de similarité entre les deux villes nous aurait échappé si l'on n'avait pris en compte que des critères liées à des « fonctions » et à des « services » urbains, qui ne feraient que souligner l'inégalité de développement entre les deux sociétés urbaines.

À un niveau de richesse plus élevé, le style du Sud-Est asiatique s'impose, de manière variable, aux anciens et nouveaux « dragons ». Citons le cas de Kuala-Lumpur, où la création de la technopole MSC (Multimedia Super Corridor) s'accompagne du développement d'un pôle urbain dense (Putra Jaya), qui valorise le tramway et bannit les voitures, ce qui est le contraire des pratiques occidentales, européennes comprises, en la matière. L'axe Bangkok-Kuala Lumpur-Singapour peut être lu comme un parcours à trois étapes tendant à un réalignement progressif sur le modèle d'Amsterdam (Singapour), après une tentation américaine (Bangkok) correspondant aux phases les plus actives de la croissance [9]. Dans un contexte partiellement différent, le cas des villes brésiliennes retient l'attention. La violence des sociétés urbaines y pousse les couches supérieures à se séparer et surtout à se protéger du reste de la population. D'où le refus des transports publics, mais aussi de l'habitat individuel, jugé trop risqué. Cette configuration atypique a pour effet de maintenir de fortes densités (São Paulo est sans doute la ville du monde qui compte le plus de gratte-ciel) qui préservent ces villes d'un basculement complet dans le modèle de Johannesburg.

L'Europe, un luxe pour le Sud ?

La ville européenne est-elle un *luxe* pour le Sud ? On pourrait le croire, puisqu'elle suppose des investissements lourds de la collectivité pour assurer des services tandis que, dans l'autre approche, les opérateurs paient, directement, le coût de leurs pratiques urbaines. En fait, il n'en est rien car le modèle de Johannnesburg coûte globalement plus cher, crée davantage d'inégalités et fait peser sur l'avenir des risques socio-politiques et environnementaux majeurs. L'efficacité du modèle d'Amsterdam, basé sur la diversité dense, coûte moins cher en infrastructures, en réseaux de transport, en équipement des lieux de résidence ou de travail, en respect de l'environnement – en général dans tous les domaines où la ville fonctionne comme un système intégré. Une ville compacte crée des micro- (ou méso-) climats à la fois économes et peu agressifs. La dynamique sociale y est plus facilement intégratrice, la vie politique plus lisible, les innovations y diffusent plus facilement, les relations centre/périphérie y développent plus facilement des « rétroactions négatives » : les faiblesses peuvent se transformer en avantages comparatifs et rendre les situations d'infériorité et de dépendance réversibles. Si l'on considère, par exemple, les questions liées à l'eau, on constatera que, dans chacun des problèmes que celle-ci pose à la ville, la solution est plus facile, plus économique et plus écologique dans le modèle européen : réseaux d'adduction et d'assainissement moins étirés comme effet de la compacité, gaspillages moindres grâce à une gestion plus collective, imperméabilisation des sols plus réduite du fait d'une voirie moins envahissante, hygrométrie mieux maîtrisée par la gestion des espaces verts et des plans d'eau urbains.

Un débat planétaire

Le débat scientifique sur l'analyse de l'urbanité contemporaine vaut d'être mené à l'échelle de la planète. Cette démarche suppose, pour tous les chercheurs, une capacité à percevoir, dans la singularité de leurs objets d'études, ce qu'il peut y avoir d'inscription dans un édifice théorique commun. Ce cadre conceptuel partagé nous aide à comprendre la complexité des configurations qui évoluent sous nos yeux.

L'existence d'un nombre limité de modèles de référence ne signifie pas que les agencements concrets soient simples. Au Nord comme au Sud, il existe une grande variété de juxtapositions, de superpositions, de compromis et de contradictions entre les deux types idéaux. Dans les pays de la « périphérie du monde », l'influence de logiques extérieures complique encore certainement la dynamique de ces choix opposés. Ce n'est, au fond, là encore que la version exacerbée des ambivalences et des confusions que nous rencontrons dans les pays du « Centre ».

La discussion du modèle urbain à poursuivre apparaît partout, en effet, à la fois comme une question politique qui concerne toute la société et un débat marginalisé, souvent présenté comme technique, parfois franchement occulté. Cette distorsion durera tant que la dominance de nos cultures politiques, demeurant (ou devenant) économico-étatique, restera incapa-

9 - Goldblum C., « L'Asie du Sud-Est », *in* Paquot T. (dir.), *Le monde des villes*, Bruxelles, Complexe, 1996, p. 169-186.

ble de penser l'espace en général, la ville en particulier, comme un enjeu majeur de l'être-ensemble.

On peut s'attendre à ce que dans les années à venir l'enjeu consiste à savoir non pas lequel des modèles va éliminer l'autre, tant cela paraît impossible à court terme, mais plutôt sur quelle base le compromis se fera : partage des espaces urbains ou solutions hybrides. Dans les villes européennes, la tentation a été grande pour les acteurs des centres-villes, sous pression des lobbies de petits commerçants, de *singer* le modèle de Johannesburg, notamment en accueillant sans limites les voitures, mais en refusant les grandes surfaces, rendant ainsi plus difficile la vie des résidents et affaiblissant l'espace que l'on prétendait protéger. Il semble que c'est en *jouant sa partie* que le modèle d'Amsterdam a le plus de chance de progresser : promotion systématique des métriques pédestres, acceptation d'un polycentrisme au sein duquel les centres historiques, peut-être rejoints par des zones péricentrales, se présentent comme le *show-room* d'un projet de ville, sous le regard des citadins. La limitation déterminée de l'offre de voirie (circulation et surtout stationnement) apparaît comme un point clé de cette attitude plus offensive.

Au lieu de s'opposer aux complexes multisalles de périphérie, les centres peuvent installer leurs multiplexes, avec des films projetés en version originale. Des exemples d'expériences réussies en ce sens abondent [10]. Les actions du politique sur la ville ne se réduisent alors plus à des politiques publiques, mais constituent aussi des contributions au débat entre citoyens. C'est peut-être la première fonction à attendre d'un gouvernement urbain.

Tenter, *sous toutes les latitudes* – c'est-à-dire quels que soient les contextes des cultures, des niveaux de développement et des modes d'organisation de la société –, de penser la ville, c'est aussi contribuer, modestement, à éclairer les citadins-citoyens sur les délibérations qu'il leur échoit de conduire.

10 - Prédit, *Déplacements et innovations. 25 expériences + ou - réussies*, Lyon, Semaly, 1998.

Les grands équipements dans les métropoles

Extrait de l'intervention du Dr Charbel Nahas à la table ronde du 30 novembre 2000 [1].

Si les deux thèmes, « grands équipements » et « métropole », se présentent ici de manière égale, sans référence explicite à un lieu ou à une culture définis, il reste néanmoins que nous sommes, par notre formation occidentale et plus particulièrement française et par notre pratique majoritairement libanaise, à cheval sur deux univers culturels dont la proximité extrême et l'étrangeté troublante sont autrement plus complexes que ne le suggèrent les clichés, toujours renaissants, sur les spécificités culturelles, sur le pont entre Orient et Occident ou les simplifications absolvantes du modernisme et de la globalisation ; proximité extrême et étrangeté troublante dont la polarisation symbolique est porteuse d'efficacité ou de paralysie pareillement redoutables.
Les regards extérieurs, neufs, des visiteurs de passage, ou ceux, déjà moins vierges, voire complètement retournés, des étrangers qui résident au Liban et ceux des Libanais, qui, pour être intérieurs se servent sans doute, consciemment parfois mais le plus souvent dans la confusion, de miroirs empruntés à l'extérieur pour regarder la réalité proche autour d'eux, avec ce que cela comporte comme risque d'aboutir à deux images décalées de l'objet ; chacun de ces regards multiples pose une perspective mais aucun ne peut prétendre poser des normes ou placer des balises.
Or le discours qui s'accorde probablement le mieux aux particularités d'une expérience délimitée dans le temps et dans l'espace est un discours de politique et d'économiste. Le discours d'ingénieur tirant argument de l'uniformité de la matière et de la régularité de ses lois, le discours d'architecte valorisant l'acte créatif et intégrateur de l'individu, favorisent plutôt le dépassement des particularités spatio-temporelles.

Fonction et forme

Je propose ici deux pistes de réflexion en partant des termes les plus classiques du métier d'architecte : la fonction et la forme. Sachant que chacun de ces termes fait sens aussi dans les registres disciplinaires de l'économie, l'ingénierie, l'aménagement, mais que, dans ce déplacement, leur sens varie, s'occulte, se retourne et se module.
Dans l'acception courante des termes, la fonction ressortit à la rationalité qui qualifie l'action et la sous-tend, qui la justifie ou du moins qui prétend la justifier. Elle apparaît avec la froideur de la nécessité. La fonction est habituellement donnée, en tout cas pour l'architecte. Cela suppose dans la logique du cloisonnement disciplinaire qu'elle est produite en amont. Dans la sphère de la rationalité économique donc, probablement, ne serait-ce que parce que la commande est payante.
Dans l'acception courante des termes, par contre, la forme ressortit à l'action sur la matière. Elle revêt la dignité de la création, elle en a la chaleur. Mais la matière résiste et exprime ses exigences. Cette résistance et ces exigences sont censées, dans la logique du cloisonnement disci-plinaire, relever de cette science de l'ingénieur que l'architecte traite habituellement comme une contrainte externe et banale, parfois donnée *a priori*, mais plus souvent imposée *a posteriori* en guise de validation ancillaire de l'acte de création de la forme. La rationalité scientifique est, à ce niveau, latérale ou inférieure.
Présupposée, sur le registre de l'économique, en amont, et confinée, sur le registre de l'ingénieur, en aval, l'exigence de rationalité est deux fois écartée du champ de la création pour laisser place au paradigme d'une esthétique éthérée qui ne se plie qu'avec une mauvaise grâce, souvent appuyée, aux compromis jugés indignes avec le client et le constructeur, réunis à la double enseigne du calcul mesquin et du pouvoir politique et matériel. Cette différence est souvent l'objet d'un marquage identitaire excessif dans l'image sociale et dans le comportement de l'architecte comme type social. L'architecte produisant des formes, une forme particulière servirait utilement à reconnaître les architectes et à les distinguer.
Il s'agit ici de chercher à revoir les termes implicites qui délimitent les champs de leur pratique et de leurs discours respectifs pour en faire apparaître l'insuffisance et l'illusion. À vrai dire, le découpage voire le cloisonnement disciplinaire justifient non pas tant la pertinence du discours ou la plénitude de la pratique, que la bonne conscience qu'ont les agents de leur discours et de leur pratique.

Pôle chaud et froid

Refuser la dualité fonction-forme induit de récuser ce qu'elle rappelle comme dualité rationalité-art.

1 - La table ronde du jeudi 30 novembre au Centre culturel français de Beyrouth réunissait MM. Paul Andreu, architecte et ingénieur polytechnicien, Aéroport de Paris, Charbel Nahas, ingénieur polytechnicien et économiste, Pierre el-Khoury, architecte, ex-ministre des Travaux publics, Jacques Liger-Belair, architecte ; le débat était animé par M. Éric Huybrechts, directeur du CERMOC.

Le choix des objets que tel architecte est amené à concevoir n'est pas neutre dans cette démarche. La forme peut naître de la fonction et de la matière et les exalter. Sur des objets de différentes tailles, l'intérêt de tel autre peut se porter sur le matériau et la nature et sur leur mise en relation. L'un et l'autre ont isolé et souvent renié la qualité prétendue de la forme pure, et qui n'est en pratique qu'empruntée.

Mais plus généralement, que ce soit dans l'ordre de démarches d'architectes, audacieux ou timorés, la forme s'avère obéir à des rationalités, symboliques ou empruntées à d'autres temps, à d'autres lieux, à d'autres matériaux, à d'autres natures, à d'autres registres, qui sont au moins aussi cohérents que la pseudo-rationalité économique ou planificatrice, et souvent plus. Car au niveau de la pratique de l'architecte, l'action réfléchie sur la matière ne devient-elle pas elle-même matière à représentation et à réflexion. Dans cet ordre supérieur, la considération de forme en vient à poser le problème de la démarche et de l'échelle qui ressortissent à l'intelligence de l'action sur la matière et qui en accompagnent toutes les étapes, depuis la commande jusqu'à la réalisation, en passant par la conception bien sûr. Pour peu que l'on inclue le temps dans la matière, le rythme de réalisation relève aussi de la forme. La forme devient englobante alors qu'elle se scinde d'elle-même en forme de l'objet et forme de l'action qui produit l'objet. Elle acquiert de ce fait une rationalité qui dépasse la rationalité symbolique et déborde sur les champs de l'économiste et de l'ingénieur.

Si l'on revient au niveau de l'économique, un examen lucide aurait vite fait de faire apparaître que les relations causales censées sous-tendre l'émergence et le développement des métropoles ainsi que celles censées définir et commander les équipements sont loin d'être évidentes. La variabilité quantitative, mais surtout conceptuelle, des paramètres qui servent à décrire les situations et celle des critères qui servent à les comparer sont telles que, pour quiconque les a pratiquées, les disciplines de l'économie spatiale et de l'économie des équipements relèvent plus de la formalisation obligée, de l'ordre du langage, que de l'induction scientifique. Leur principal mérite tient à tester et à expliciter la cohérence des implications d'une rationalité préétablie. Encore conviendrait-il que cette rationalité soit elle-même explicite, ce qui n'est pas souvent le cas, l'ordre du discours occultant la structure du langage.

La discipline économique se met à peiner dès qu'elle a affaire aux limites de l'activité marchande. L'espace et l'équipement, au même titre que les hommes, ne peuvent être traités par l'économie de marchandises qu'au prix de contorsions pénibles et d'omissions coupables. Ce ne sont hélas pas des choses que l'on produit pour la vente à partir de choses que l'on achète. Il en va ainsi aussi bien du présupposé national, à la fois nécessaire à l'autonomisation des marchés, et étranger à leur logique que, plus généralement, de la dimension spatiale. L'économie spatiale s'empêtre aisément dans les causalités circulaires : la métropole attirant les activités parce qu'elle est métropole et étant métropole parce qu'elle attire les activités. Quant au passage par la logique des équipements structurants, c'est-à-dire qui anticipent les besoins, il se heurte dans la théorie et dans la pratique à tellement de contre-exemples que les tentatives d'intégrer dans le champ économique l'évaluation des grands équipements n'aboutissent à des résultats formels qu'au prix de contradictions flagrantes aux présupposés de l'équilibre autorégulateur du marché, tels que la reconnaissance des vertus du monopole abhorré ou l'internalisation, par la contrainte impie de l'État, des externalités les plus diverses.

Il y aurait bien plus de rationalité dans le domaine de l'art et bien moins de rationalité dans le domaine de la science, en somme, ou du moins des rationalités différentes qui se méconnaissent et surtout s'ignorent.

Par le jeu des décalages, le couple « fonction et forme » de l'architecte appelle d'une part le couple « fonction et matière » de l'ingénieur, d'autre part le couple « forme et rationalité » du politique. Voilà bien des relations impropres.

Par-delà l'économiste et l'ingénieur, censés être leurs interlocuteurs directs dans la topologie des chaînes disciplinaires, par derrière eux plutôt, le politique et l'architecte ne se tendent-ils pas souvent la main ?

Des liaisons dangereuses

Cette relation diagonale, un peu occulte, un peu coupable sans doute, est probablement fondamentale. Comment fonctionne-t-elle ? Et pourquoi fonctionne-t-elle derrière des écrans épais ? L'engouement des politiques pour les perspectives et encore plus pour les maquettes de présentation et le consentement des architectes, ou de la plupart d'entre eux, à se prêter à ce jeu de mystification, sont tout à fait symptomatiques. La maquette de présentation n'est autre qu'une appropriation anticipée, totalement magique et irrationnelle, par le pouvoir, avec l'aide de l'architecte, d'un objet irréel, qui écrase l'échelle matérielle et temporelle et qui se substitue à la rationalité de la fonction et de l'action.

De façon plus profonde, les politiques et les architectes ont en commun de parler de leur pratique en termes de projet et d'œuvre. Ils ont en commun de manier le langage, verbal et symbolique, comme partie intégrante de leur pratique, ce qui n'est pas le cas pour les autres praticiens. Cela est lourd de signification. Car le privilège de créateur de l'architecte serait exorbitant s'il n'était allié au pouvoir ou entériné par lui. Qui d'autre dans le monde moderne peut s'approprier une création

qui soit à la fois matérielle et symbolique, et en parler ? L'économiste et l'ingénieur ne peuvent au mieux qu'accumuler de façon anonyme des connaissances toujours incertaines et jamais identifiables sinon par leurs pairs.
Contre l'assouvissement de quel besoin la société reconnaît-elle à quelques-uns ce privilège de l'énonciation et de l'appropriation ? La contestation qui leur fait cortège ne faisant qu'en confirmer la légitimité. Certainement pas d'un besoin que la rationalité économique officielle sait identifier ou quantifier. Ce ne peut être qu'un besoin à la fois égoïste et collectif, un besoin narcissique. Et l'on peut s'aventurer à penser que ce n'est autre que le besoin d'avoir une image à la fois matérielle et symbolique du soi collectif. Le grand équipement est d'abord un monument, une réalisation, l'adjectif grand n'étant pas innocent ou fortuit. On l'accepte et on le désire pour les mêmes raisons que l'on accepte et que l'on désire un chef. Pour la sécurité, pour se repérer, pour se sentir fort, pour exorciser l'éphémère. La dimension de part maudite dans les grandes réalisations est prédominante. Depuis les pyramides jusqu'aux aéroports. Cela n'est pas seulement anti-économique, mais cela constitue une négation de la rationalité économique comme registre légitime de réflexion et d'action. Les politiques et les architectes ne peuvent pas l'ignorer.
Pour particulière, pour réelle et pour nécessaire qu'elle soit, cette rationalité symbolique du pouvoir, à laquelle l'architecte se trouve organiquement et nécessairement associé, n'est pas neutre, bien au contraire. Elle est porteuse de projet, pourvoyeuse d'images, mais par sa nature symbolique et par son caractère insidieux qu'accentuent les cloisonnements disciplinaires, elle est si facilement tentée de passer du statut de revers ou de complément de la réalité au statut de substitut illusoire à cette réalité. Cela est vrai des grands équipements, cela est vrai aussi des métropoles.

Pratiques magiciennes

On peut ainsi construire, agrandir ou aménager un aéroport parce que le volume du trafic actuel ou projeté le nécessite, pour satisfaire un besoin effectif ou anticipé, quitte à magnifier l'équipement en œuvre. Mais que dire de discours sur la construction d'aéroports sous prétexte que leur existence et leur taille, à défaut de leur qualité esthétique, devraient non seulement convaincre une société déboussolée que quelqu'un tient bien une boussole, au moins pour lui, mais aussi susciter le trafic et générer leur besoin et leur justification, quitte à adopter en un tour de main une politique des cieux ouverts pour tenter de doper la réalité récalcitrante.
On peut aussi lancer la reconstruction d'un centre-ville dont le programme dépasse l'ensemble du parc de commerces et de bureaux que la ville entière a accumulé dans toute son histoire, investir des montants colossaux dans le soutènement et la consolidation de remblais en eau profonde pour y construire des gratte-ciel alors que les locaux vides se multiplient, contempler la maquette de tout cela et inclure sa visite obligée dans les tournées des visiteurs de marque et s'étonner que le projet patauge, et chercher des boucs émissaires et donner des exemptions et des subventions à ce qui était censé constituer la locomotive de l'économie et l'opération immobilière du siècle.
Plus généralement, on peut se demander si la situation actuelle des anciennes métropoles déchues de l'argent et du caoutchouc ne préfigurerait pas le devenir des métropoles du pétrole. Y a-t-il lieu de les prendre pour modèle ? Y a-t-il lieu de croire qu'en imitant leurs réalisations symboliques on fera rétroactivement et réellement jaillir le pétrole, couler le caoutchouc ou extraire l'argent qui ont autorisé ces constructions à des fins d'image et d'entretien de pouvoirs et de destins éphémères ? Encore un problème de forme qui n'en est pas moins matériel, car les aspects les plus immédiats de la forme ne sont autres que la taille et la proportion, un problème d'échelle et de rythme, de rationalité sociale, de relation à l'espace et à la réalité et de relation à soi, de mesure et d'humilité collectives.
Car une société qui a la suffisance d'ignorer l'espace et le temps, de les mépriser au point de ne pas en prendre la mesure, de ne pas en reconnaître la réalité matérielle, ne manquera pas de noyer et d'écraser l'individu en son sein et de rater son insertion dans l'histoire et dans le monde, croyant pouvoir survivre dans ses propres repères et pouvoir dompter par sa magie et ses charmes un monde lourd de matière et de rationalité, fort du doute qui l'habite en lui-même et en tout.
Les thèmes des grands équipements, des métropoles et de l'insertion des premiers dans les secondes ont un sens politique et économique majeur et décisif, les termes en sont chargés de réalité et de symbole. Après dix ans de reconstruction au Liban, les grands équipements ne sont autres que le projet de reconstruction, que certains présentent comme la seule alternative pratique au chaos, à la guerre, mais aussi à la mémoire et à la politique. Les grands équipements fonctionnent ici comme un exorcisme. La fonction de métropole n'est autre que ce fameux rôle du Liban, formulation plus commode pour dire le rôle de Beyrouth, que beaucoup recherchent désespérément, le trouvant, le perdant et le retrouvant sans cesse, car ils y voient la raison d'être, la condition nécessaire de l'existence d'une économie, d'un pays, d'une nation, d'une société déboussolée, leur âme. Mais tout cela reste sur le registre de l'envoûtement.

LECTURES CRITIQUES



É. Huybrechts & C. Douayhi (dir.),
Reconstruction et réconciliation au Liban : négociations, lieux publics, renouement du lien social,
Cahier du CERMOC n° 23, Beyrouth, CERMOC, 232 p., 1999.

À la recherche du vivre en commun des Libanais

Le titre du dernier Cahier du CERMOC (n° 23), *Reconstruction et réconciliation au Liban*, annonce en lui-même les desseins du projet : poser des questions qui dissèquent et scrutent la complexité des rapports entre deux mouvements qui nient la mort, la destruction, la violence et le désir d'annihilation et, par là, participent à la renaissance. Reconstruire après des destructions, mais aussi se réconcilier après une guerre intestine, pose la question de « la pertinence d'un discours sur la relation entre les représentations sociales et les pratiques de la société », nous dit É. Huybrechts, co-directeur avec C. Douayhi du projet et de l'édition, dans son introduction, dans laquelle il résume en sept questions la problématique de cette relation, annonçant ainsi les axes et les chapitres du livre :

– les projets et les réalisations de la reconstruction sont-ils des catalyseurs de la réunification du pays ?
– la réconciliation revêt-elle un caractère social effectif ou se limite-t-elle à un accord politique obligé entre les anciens principaux acteurs de la guerre ?
– quels sont les effets des politiques mises en œuvre pour favoriser le renouement du lien social après quinze années de conflit ?
– les nouveaux lieux publics participent-ils au renouement du lien social ?
– les nouvelles pratiques sociales sont-elles l'effet d'une simple co-présence ou le reflet d'une mixité multiforme ?
– cette mixité, a-t-elle un lien direct avec celle de la période précédant la guerre, tel qu'on puisse déceler les signes d'une réconciliation, ou se superpose-t-elle aux structures sociales produites par la guerre ?
– les recompositions sociales à l'œuvre rendent-elles possible la mise en œuvre de la reconstruction ?

Les recherches, qui esquissent des réponses à ces questions, s'étalent sur trois axes précédés de deux présentations théoriques sur la *reconstruction* (J. Nasr) et la *réconciliation* (J. Bahout) et suivies par une conclusion de J.-C. Depaule. Pour J. Nasr, le mouvement de reconstruction est en lui-même un paradoxe : toute reconstruction contribue en principe au renforcement des liens entre la ville et les habitants, mais une reconstruction physique n'implique pas automatiquement un processus de réconciliation car la reconstruction peut agir elle-même comme source de nouvelles frictions, de rancunes envers ceux qui contrôlent la ville à présent, ou même d'une consolidation des ruptures de la guerre. J. Bahout, de son côté, indique que la réconciliation est légitimée par deux discours à l'œuvre simultanément, l'un explicite et l'autre latent. Le premier ne voit qu'une forme de réconciliation, unanimiste, indivise, hégémonique, l'autre un contenu conflictuel, reflétant un désir d'opposition, voire une franche hostilité.

La première partie du livre aborde le *lien social* avec les contributions de W. Charara (« Migrants dans la “ banlieue de la banlieue ” : cercles d'insertions et nœuds de conflits »), d'A. Tohmé (« L'urbanisation de la plaine de Hadath à la fin de la guerre : recompositions sociales à *Hay el-Amercan* ») et de C. Douayhi (« Tripoli et Zghorta, deux villes en quête d'un espace commun »). Ces trois textes sont précédés d'une introduction théorique sur le *lien social* rédigée par C. Douayhi et C. Yazbeck.

La seconde partie traite des *négociations*, concept présenté en liminaire par B. Rougier, suivi de trois contributions : celle de Y. Jebahi & E. Bonne sur « La reconstruction des villages de l'est de Saida », de M. Harb el-Kak exposant les négociations dans la reconstruction de la banlieue sud-ouest de Beyrouth et de K. Karam abordant les associations et la recomposition de l'espace public à partir du thème de la défense de l'environnement.

La troisième partie explore les *lieux publics*, dans leur rapport à la reconstruction (J. Tabet) et à la promotion commerciale (« Les galeries marchandes de la rue Verdun » par G. Boudisseau), et selon trois approches prenant comme objet le centre Concorde (M.-C. Souaid), le quartier commerçant de Bourj Hammoud (T. Khayat) et la Corniche de Beyrouth (C. Delpal). Éric Huybrechts nous présente à la

fin de cette partie une approche originale de la transformation de l'ancienne ligne de démarcation de Beyrouth en espaces plus accessibles. Le contenu de l'ouvrage est trop riche pour une description de son ensemble. L'attention est focalisée ici sur la première partie.
La question du *renouement du lien social* est introduite par un texte théorique où sont exposées les thèses de G. Simmel sur ce concept fondé sur l'action réciproque et l'échange. Un type de lien social, formé à partir d'une attitude négative vis-à-vis des institutions et des règles de la vie de la cité, apparaît dans la contribution de W. Charara, comme précaire et marginalisant pour les plus défavorisés, malgré la batterie d'appartenances communes, régionales, familiales et communautaires du groupe étudié. Dans une région pas très éloignée de la première, les familles de Hay el-Amercan, habitant sur l'ancienne ligne des combats de la banlieue sud-est de Beyrouth, semblent vouloir reconstruire de nouveaux liens sans qu'A. Tohmé ne s'aventure à parler de réconciliation. Il y a justement un vouloir vivre en commun, une acceptation – résignée ? – de la mixité, qui reste encore loin de la convivialité. Quant à la structure ambivalente du lien social, elle est analysée dans l'étude de C. Douayhi. En effet, dans la région de Qobbé située entre Tripoli et Zghorta, de nouveaux liens sociaux ont commencé à se tisser, surtout depuis l'ouverture du campus universitaire, reflétant une ambiance de mixité soutenue par une idéologie de « coexistence confessionnelle et d'unité nationale sacrée », qui répondait à la stratégie de division et de dislocation menée auparavant par les protagonistes de la guerre. Cependant, il apparaît que les groupes mixtes qui vivent dans cette région élaborent aussi une stratégie résolument opposée à ces nobles desseins : une stratégie de positionnement dans une première ligne de front dans le « secteur le plus proche de l'ennemi » pour protéger l'arrière-base communautaire de Zghorta.
Ainsi, dans la conclusion J.-C. Depaule remarque-t-il qu'« à la lumière des réflexions réunies dans cet ouvrage, on voit que la *reconstruction* peut être abordée explicitement, très simplement et sans précaution excessive, alors qu'il est considérablement plus difficile de traiter, de façon frontale du moins, de la *réconciliation*. Faut-il regretter que celle-ci soit souvent restée au second plan (...) ? Au moins, elle n'aura pas donné lieu aux figures obligées, pétitions de principe ou formules incantatoires par lesquelles le vice habituellement rend hommage à la vertu... »

Melhem CHAOUL



N. AVELINE,
Marchés fonciers et immobiliers à Beyrouth,
Document du CERMOC n° 6, Beyrouth, CERMOC, 35 p., 2000.

Avec son document *Marchés fonciers et immobiliers à Beyrouth*, Natacha Aveline auteur d'une thèse de géographie urbaine publiée sur la *Bulle foncière de Tokyo* et aujourd'hui chercheur au centre interdisciplinaire d'études urbaines de l'université de Toulouse-le Mirail, livre un outil nécessaire pour comprendre aussi bien un élément structurant de l'économie libanaise que certains aspects du paysage urbain libanais. À ce titre, ce texte se présente comme un bon complément à l'étude d'Élie el-Achkar, *Réglementations et formes urbaines : le cas de Beyrouth*, Beyrouth, CERMOC, 1997.
L'ouvrage a été rédigé à la suite d'une mission de deux semaines effectuée à Beyrouth en juin 1997, durant laquelle l'auteur a rencontré une quarantaine d'universitaires et de professionnels de l'immobilier et du foncier et a eu accès aux statistiques disponibles, aux textes de loi et à la documentation spécialisée.
C'est bien ainsi qu'il faut lire ce texte de cadrage : sans prétendre faire le tour des questions se rapportant à la situation de l'économie foncière et immobilière au Liban d'après guerre, ni poser une problématique plus globale, ce regroupement synthétique d'analyses économique, juridique et institutionnelle sur le foncier et l'immobilier constitue un document original dans le contexte d'opacité de l'information auquel sont confrontés les observateurs de la ville aujourd'hui au Liban. On retiendra en particulier l'analyse synthétique, parfois comparative, des nombreuses catégories de tenure foncière et les précisions sur le milieu des promoteurs immobiliers. On remarquera surtout la mise en perspective des effets de gonflement et de rétraction des marchés fonciers et immobiliers qui renvoient aux cycles d'une économie libérale, ainsi que la description de mécanismes très particuliers de cette économie, qui suit toutefois

une logique observée aussi dans la plupart des pays libéraux.
La propriété est souvent perçue au Liban comme le fondement même de la prospérité. Sortir de ces catégories mythiques apparaît comme un des objectif central de Natacha Aveline qui aimerait, en diffusant une information souvent prisonnière des réseaux professionnels, favoriser une approche rationnelle des questions foncières libanaises.
Cette étude se présente donc comme le point de départ d'une série de recherches plus pointues sur le sujet, qui se sont traduites au CERMOC par la publication des « Indicateurs de la Reconstruction » (*Lettre de l'ORBR*), le suivi de mémoires de DESS et de thèses en cours sur différents aspects de l'économie urbaine de la métropole beyrouthine (commerces, immobilier, métropolisation, urbanisme, spéculation foncière...), la poursuite de réflexions en économie urbaine lors des missions du Pr Rémi Prud'homme (directeur de l'ŒIL, observatoire de recherches au sein de l'institut d'urbanisme de Paris), du Dr Vincent Renard (directeur de recherche au laboratoire d'économétrie de l'École polytechnique de Paris), du Dr Alain Durand-Lasserve (président du réseau de chercheurs européens N-AERUS travaillant sur les villes du Sud) et du Pr Saskia Sassen (professeur de sociologie urbaine à l'université de Chicago, travaillant sur la mondialisation et les villes) et la mise en place, en collaboration avec le CNRS libanais et diverses administrations, d'un système d'information géographique à l'échelle des localités du Liban.

Tristan Khayat



Cartothèque du CERMOC – 1 – Liban,
Document du CERMOC n° 5, Beyrouth, CERMOC, 30 p., 2000.

Parmi les lieux de consultation des cartes, plans et photos aériennes au Liban (Bibliothèque orientale, Orient Institut, direction des Affaires géographiques de l'Armée (DAG), direction générale des Antiquités (DGA), direction générale de l'Urbanisme (DGU), Institut français d'archéologie du Proche-Orient (IFAPO), Jafet Library à l'université américaine de Beyrouth (AUB), service du Cadastre, Université arabe...), la cartothèque du CERMOC dispose d'un fonds accessible, diversifié et organisé qui compte parmi les plus riches au Liban.
Si certains documents de base sont plus exhaustifs dans les lieux de production de carte (plans cadastraux au service du Cadastre, couvertures topographiques, photos aériennes à la DAG, plans d'urbanisme à la DGU, carte agricoles au ministère de l'Agriculture...), la cartothèque du CERMOC regroupe des documents inédits tels les archives de l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), les plans d'étude de l'ORBR...
Quelques 3 000 documents de la Cartothèque ont été regroupés dans des atlas suivant un classement méthodique. Ces atlas sont répartis selon huit ensembles géographiques :
– centre-ville ;
– Beyrouth ;
– Grand-Beyrouth ;
– Liban ;
– Proche-Orient ;
– Moyen-Orient ;
– Méditerranée/monde arabe ;
– monde.
Cette première publication sur la cartothèque est consacrée aux quatre premiers ensembles. À l'intérieur de chacun de ces domaines géographiques, les documents cartographiques ont été répartis par sujets. Cette méthode de classement répond à la fonction première de la cartothèque : la consultation.
Le fonds se compose de deux genres de documents, les documents cartographiques (plans et cartes) et les prises de vues (photographies aériennes et images satellitales), placées successivement à l'intérieur de chacun des ensembles géographiques.
Les atlas regroupant des documents cartographiques ou des plans à très grande échelle (supérieure ou égale à 1/1 000 pour la plupart) sont placés, sauf cas particulier, avant les cartes à grande et moyenne échelles (entre 1/10 000 et 1/100 000), à leur tour classées selon leur sujet.
L'ordonnancement des cartes thématiques, précédées par les cartes topographiques, se fait ainsi :

– les cartes physiques (géologie, hydrologie notamment, mais aussi géophysique, pédologie et climatologie) ;
– puis les cartes économiques ;
– les cartes d'occupation du sol ;
– les cartes de géographie humaine éventuelles ;
– les cartes générales (classées dans une catégorie spéciale) ;
– les cartes historiques ;
– les cartes de planification.

Le contenu de chacun des huit ensembles géographiques est organisé selon ce plan de classement :

L'ensemble centre-ville (CV) :
CV-1 : « cadastre », plans d'ensemble, 1977, APUR, (1/1 000, 1/2 000, 1/5 000),
CV-2 : « cadastre » de Mina el Hosn, Port, Zqaq el Blat, Bachoura et Saifi, (1/500),
CV-3 : « cadastre » du Port, (1/100, 1/500),
CV-4 : « plans-infrastructures » : réseau électrique de Zqaq el Blat, du Port et de Mina el Hosn, (1/500),
CV-5 : « photos aériennes » de 1926, 1940, 1968 et 1977, avec plans de vol,
CV-6 : « relevés APUR » : plans thématiques (sur le fond de plan APUR 1977 au 1/2 000),
(CV-6 annexe) : projet d'aménagement APUR : « tableaux » : surfaces d'emprise du sol et coefficient d'occupation des sols (COS),
CV-7 : « projets d'aménagement antérieurs à 1977 » : rénovation des secteurs de Saifi et Ghalghoul, 1963 ; documents de présentation du projet APUR (dont shéma d'aménagement), 1977,
CV-8 : « projets d'aménagement après 1990 » : Schéma directeur, Dar al-Handasah : « les trois axes futurs : voirie nouvelle, voirie conservée », 1991 ; projet Solidere, 16 documents : plan général, plan détaillé des 10 secteurs réglementaires (de A jusqu'à J), plan de paysagisme, plan d'aménagement du secteur des souks…, 1994 ;

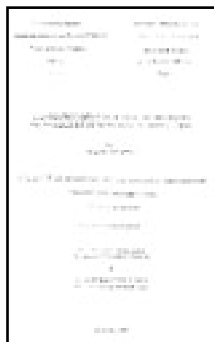
L'ensemble Beyrouth-municipe (BEY) :
BEY-1 : « cadastre », 33 feuilles, 1966 ; 33 calques, effectués par l'AUB, 1994, (1/2 000) ; étude sur l'ancienne ligne des combats, Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France (IAURIF) : schéma d'aménagement des quartiers détruits (trois calques : parcellaire (1/5 000), cadastre et bâti de Ras en Nabaa (1/2 000), 1992,
BEY-2 : « plans-infrastructures » : dont les tracés du dernier tronçon de la corniche et du « ring commercial » (1/500),
BEY-3 : une vingtaine de « cartes historiques », entre 1840 et 1943,
BEY-4 : « cartes générales » après 1943, (comprises entre 1/7 500 et 1/12 500),
BEY-5 : « projets d'aménagement » : plan Danger, 1932 ; zoning de la ville de Beyrouth, 1954 ; plan DAOUD, 1965,
BEY-6 : « photos aériennes » dont 11 tirages, 1977, (1/2 000), avec plan de vol ;

L'ensemble Grand-Beyrouth (GBEY) :
Les représentations dans cet ensemble comprennent les banlieues de Beyrouth, la région métropolitaine de Beyrouth (RMB) telle que définie dans le schéma directeur régional ou la région Centre (Beyrouth et Mont-Liban).
GBEY-1 : « cartes générales » : série Levant (1/10 000, 1/50 000, 1/100 000 et 1/200 000) ; quatre feuilles : Beyrouth-ville, aéroport international, 1964, Jdeidé, Baabda, 1968, (1/10 000),
GBEY-2 : « carte topographique », 22 feuilles, représentant « le grand Beyrouth » (1/10 000),
GBEY-3 : « cartes maritimes », Beyrouth-Port, Jounié, 1914, 1925, 1945, (1/10 000, 1/25 000),
GBEY-4 : « banlieues sud et sud-est » : 9 des 12 feuilles de la mission 012-80, 1960, (1/2 000),
GBEY-5 : « cartes photogrammétriques – banlieue sud », 1991, (1/7 500, 1/5 000 et 1/2 000),
GBEY-6 : « banlieue sud » : cartes topographiques isolées, de Khaldé notamment, (1/20 000, 1/10 000) ; plans-infrastructures : Chatila et Borj el Brajneh (deux camps palestiniens), (1/500, 1/1 000),
GBEY-7 : « cartes d'occupation du sol » : IAURIF, 1984 ; cadrage régional de Beyrouth : 1987, image d'évolution (1984-1987) réalisées en 1988-1990 ; secteur d'étude du plan de transport de la RMB, 1995,
GBEY-8 : « transports - infrastructures » dont le volet routier du plan Écochard, 1964, (1/80 000),
GBEY-9 : « projets d'aménagement » : agglomération : plan Écochard, 1963 ; schéma directeur de la région métroplolitaine de Beyrouth, 1986 ; projets ponctuels : Élyssar (élaborés par Dar al-Handasah) : limites de la zone d'action, plan directeur général, délimitation des secteurs réglementaires, réglementation du secteur 2, présentation de la phase 1 du programme de logements, 1997 ; Metn-Nord : plan général, plan de zonage, 1995,
GBEY-10 : « photo aérienne », 1940, (1/10 000),
GBEY-11 : « photo aérienne », 1940, (1/12 500),
GBEY-12 : « photos aériennes », 1983, dont une série de 17 tirages (1/20 600), avec leur plan de vol,
GBEY-13 : « photos aériennes », 1991, 146 tirages de 217 clichés, (1/10 000), avec leur plan de vol,
GBEY-14 : « photos aériennes », à partir de 1991, dont une impression en couleurs sur les feuilles K-4 : nord-ouest : Beyrouth ville, et sud-est : aéroport international (1/10 000) ;

L'ensemble Liban (LIB) :
LIB-1 : « cartes historiques », entre 1860 et 1943,
LIB-2 : « plans de villes » : Saida, Tripoli, Tyr... (1/5 000 pour la plupart),
LIB-3 : « cartes topographiques et zoning », littoral libanais, (1/5.000 et 1/2.000),
LIB-4 : « cartes topographiques isolées » ou séries incomplètes, (1/20 000 et 1/25 000...) ; fonds de plan : « très grand Beyrouth » (calques) élaborés par l'ORBR (1/50 000, 1/100 000)...,
LIB-5 : « couverture topographique » : édition française, 100 feuilles sur 120, années 1960, (1/20 000),
LIB-6 : « couverture topographique » : édition arabe, 45 feuilles sur 120, années 1960, (1/20 000),
LIB-7 : « limites des localités » : calques superposables sur les feuilles topographiques, 1998 (1/20 000),
LIB-8 : « couverture topographique » : dont série Levant (1939-1945, 1959-1966), (1/50 000),
LIB-9 : « cartes topographiques » : « Liban-sud », 9 sur 27 feuilles, 1963, (1/50 000),
LIB-10 : « couverture topographique » intégrale du Liban (1/100 000),
LIB-11 : « couverture géologique » quasi-intégrale (établie par Louis Dubertret à l'origine), (1/50 000),
LIB-12 : « cartes physiques » : géologie, hydrogéologie, hydrologie, climatologie, pédologie, (au 1/200 000 notamment), mais aussi plus « localisées » comme la série : « District du Liban-sud » ; celle de la plaine d'Aakkar ; et plans-grotte de Jaaita : relevés (galerie et rivière souterraine), Spéléo-club du Liban, (1/500...),
LIB-13 : « cartes d'occupation du sol » : économie agricole (et forestière), années 1960, (1/200 000)/extension urbaine : Jounié, Jbayl (calques), ORBR, (1/20 000, 1/40 000, 1/50 000),
LIB-14 : « occupation des sols après 1990 », FAO, 12 feuilles, 1990-1991 (1/50 000) ; Khatib et Alami, Northern, central et southern Lebanon : Lebanon's staged water, 3 feuilles, 1995 (1/100 000) ; ECODIT-IAURIF, étude d'environnement du littoral libanais, 1995-1996 (1/200 000), 5 feuilles, de la frontière syrienne au sud de Tyr, (1/50 000) ; Programme régional de développement économique et social du Sud-Liban, (1/200 000),
LIB-15 : « infrastructures » : dont le tracé de l'autoroute Beyrouth-frontière syrienne, entre Hadath et Saoufar, conseil exécutif des Grands Projets du Liban (CEGP), (1/20 000),
LIB-16 : « cartes générales » (ainsi qu'administratives), (entre 1/100 000 et 1/200 000),
LIB-17 : « cartes d'ensemble du Liban » : géographie physique, humaine et économique, dont étude générale en vue du développement du Liban, IRFED, entre 1959 et 1961, (1/500 000),
LIB-18 : « projets d'aménagement » : proposition d'aménagement touristique : le Haut Kesrouane,
LIB-19 : « photos aériennes » : Nord, Sud et Beqaa, séries incomplètes, datées quelquefois (1956, 1962 et 1968), avec des plans de vol pour Tripoli, Damour et Saida ; image satellitale de Tripoli au 1/30 000, IAURIF.

Cette publication sera suivie d'une seconde portant sur le reste du monde. Ce fonds de la Cartothèque du CERMOC est organisé selon le même plan de classement : les ensembles Proche-Orient (**PO**), Moyen-Orient (**MO**), Méditerranée et monde arabe (**MMA**), et monde (**MON**) :
PO : Syrie, Palestine et Jordanie : Syrie (-Liban) : plans des villes (et localités) principales (PO1) ; couvertures topographiques, 1/50 000, 1/200 000 et 1/500 000, (PO-3, PO-5, PO-6) ; cartes économiques, série « États français du Levant » (PO-9) ; Palestine : cartes topographiques et générales (PO-10) ; Jordanie : plans de villes et cartes topographiques (PO-11) ; cartes générales à l'échelle du Proche-Orient (PO-12) ;
MO : Turquie : couvertures topographique, 1/100 000 (MO-1 et MO-2) et géologique, 1/500 000 (MO-3) ; Iraq (MO-8) et Iran (MO-9) : plans des villes ; cartes d'ensemble du Moyen-Orient (MO-11) ;
MMA : pourtour méditerranéen : cartes topographiques (MMA-1 et MMA-2) ; Afrique arabe : Maghreb, « côte française des Somalis » (MMA-3) ; démographie 1950-1990, étude Géopolis 1994 (MMA-6) ;
MON : monde : plans de villes (MON-1), cartes murales, Vidal-Lablache notamment (MON-2), planisphères, cartes physiques (MON-3) ; Europe (MON-4).

Rania Safar, géographe



Élias el-Khoury,
L'évolution des complexes touristiques balnéaires et de montagne au Mont Liban [1]**,**
thèse de doctorat, 381 p., 1999.

La thèse de doctorat de M. Élias el-Khoury a été préparée dans le cadre d'une cotutelle, mise en place entre l'université de Tours, le laboratoire d'accueil UMR 6592 URBAMA et le département de géographie de la faculté des lettres et des sciences humaines de la branche 2 de l'université Libanaise. C'est la première thèse de géographie préparée dans le cadre d'un accord inter-universitaire franco-libanais. Deux enseignants-chercheurs ont encadré cet étudiant sur le terrain, les professeurs Nabih Kanaan-Atallah, de l'Université libanaise et Michael F. Davie de l'université de Tours.

La thèse vise à reconstituer l'histoire et à suivre les effets de deux phénomènes qui ont marqué l'espace libanais : le tourisme balnéaire et le ski. Elle suit les différentes phases de construction des infrastructures le long de la côte et de la montagne du Liban central depuis la fin du XIXe siècle jusqu'au milieu des années 1990. Le travail articule ces informations avec des biographies des acteurs du lancement de la mode des bains et du ski et surtout avec des nouvelles dynamiques de l'occupation de l'espace, tout en saisissant les contextes économiques du moment. Il détaille les phases d'implantation, puis d'extension des espaces balnéaires autour de Beyrouth ; il lie l'apparition du ski à de nombreuses conditions favorables – le climat et la topographie –, à la disponibilité de capitaux et aux opportunités d'investissement. Enfin, il lie l'apparition des centres au contexte particulier de l'économie libérale adoptée par le Liban depuis les années 1950. Tout naturellement, la thèse réserve une place importante à la période de la guerre civile libanaise (1975-1990) et à celle de l'après-guerre, périodes durant lesquelles le paysage du littoral et de la montagne a connu des mutations profondes.
L'apparition des complexes touristiques modernes, balnéaires ou de montagne, – à ne pas confondre avec les centres sportifs – est surtout un phénomène en relation avec la guerre libanaise. Ils sont liés aux déplacements forcés de populations vers des régions précises, en quête de sécurité physique dans les complexes balnéaires ou les centres résidentiels de montagne situés loin des fronts militaires, l'ensemble étant régi par des logiques confessionnelles et socio-économiques ; ces mouvements d'une vaste ampleur ont déclenché une spéculation et un volume de construction touristiques inconnus auparavant. Une fois la paix retrouvée, les complexes répondent maintenant à une demande de loisirs.
La thèse propose la première histoire de plusieurs ensembles balnéaires du littoral septentrional de Beyrouth et saisit les logiques d'implantation. Une relation directe existait, on le savait, entre les Trente Glorieuses libanaises et la dynamique spatiale de la capitale ; on connaissait moins bien les rapports ayant donné lieu à la construction des complexes balnéaires. La thèse offre un éclairage utile sur le rôle de la guerre et, surtout sur certains acteurs, sur la multiplication de ces centres et leur raison d'être dans un contexte géopolitique et économique précis lié à l'absence d'intervention ou de planification de l'État libanais.
L'information de base, consignée sous la forme d'une cinquantaine de tableaux, repose sur des enquêtes organisées par le chercheur lui-même ; elles ont été menées dans des conditions souvent délicates et complexes. L'absence de statistiques, de biographies, d'histoires des institutions, de fonds de carte fiables, etc. ont nécessité des travaux importants sur le terrain. Ces enquêtes ont permis de saisir en partie les logiques d'imbrication entre le politique et l'économique qui expliquent partiellement la localisation d'investissements importants sur le littoral ou en haute montagne. Entre le légal et l'illégal, entre le permis et le toléré, il y a tout un monde que les investisseurs et le milieu politique libanais ont su exploiter pour produire des espaces matériels complexes à démêler et à analyser. L'histoire de Faraya-Mzar et de Faqra en sont des exemples éclairant au passage les relations imbriquées existant entre les propriétaires fonciers traditionnels et les nouveaux investisseurs venus de la ville.

1 - Thèse de géographie, Université libanaise (branche 2) et université de Tours. 381 pages, 119 photographies en couleur, 21 figures, 16 cartes, 51 tableaux, 5 pages de bibliographie.

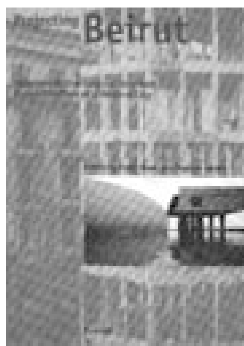
Les chapitres qui suivent permettent de saisir des parcours individuels, en tentant de répondre à une question que se posent nombre de chercheurs : le cas libanais serait-il particulier, tant au Moyen-Orient que dans le bassin méditerranéen ? Au-delà des cas indubitablement particuliers (le Liban est le seul pays du Proche-Orient à avoir de la neige en haute montagne, hormis le Kurdistan irakien et le Hermon syrien), ou un contexte historique particulier, sans être unique (une guerre civile longue et meurtrière, l'effritement de l'autorité de l'État, des migrations internes brutales), l'urbanisation du littoral et de la haute montagne répond à des logiques universelles. Des espaces convoités par les classes aisées ou moyennes sont aménagés par des groupes financièrement puissants dans une logique de rentabilité rapide. Les espaces libanais sont structurés selon des logiques du capitalisme de fin de siècle, les services et les loisirs constituant les moteurs de l'économie. Les considérations esthétiques et environnementales importent peu, surtout dans des contextes politiques et militaires dramatiques et fluctuants. Ces modèles d'urbanisation du Liban central s'insèrent alors parfaitement dans les cas bien documentés ailleurs qui confirment l'existence d'un lien étroit entre les mécanismes de l'économie libérale et une nouvelle géographie des espaces volontairement ségrégationnistes.

Parallèlement, le bétonnage du littoral, la dégradation environnementale et esthétique de la haute montagne ont transformé les raisons d'être de ces complexes, c'est-à-dire l'accueil de visiteurs, fussent-ils libanais ou étrangers. Le Liban, si on suit le raisonnement du chercheur, ne pourra plus concurrencer les pays limitrophes sur le plan du tourisme de masse, ni même assurer des conditions agréables pour les visiteurs nationaux. L'auteur note d'ailleurs que ces complexes s'éloignent de plus en plus de la capitale, pourvoyeuse de capitaux et de consommateurs, posant ainsi un problème d'accessibilité. Cette urbanisation dont l'État s'est totalement désintéressé, a produit des espaces complexes : implantés par des investisseurs, ils ont entraîné une dynamique spatiale nouvelle des villages et des bourgs situés à proximité. Dans une relation dialectique, ces espaces se consolident mutuellement, en pourvoyant des services ou des bras, des produits de consommation, voire la « modernité ». La montagne et le littoral s'urbanisent ainsi, chaque espace mimant ou *clonant* l'autre de manière approximative, chacun se créant cependant une niche originale, un territoire structuré par des mouvements pendulaires de catégories précises de la population durant les week-ends, ou au début des saisons. Mais cette logique a également produit des *gated communities* comme Faqra situé à proximité du centre de ski de masse, Faraya-Mzar.

Produits pour l'essentiel durant la guerre civile, les centres touristiques souffrent paradoxalement de la paix. La géographie retrouvant ses logiques habituelles, ces espaces sont en porte-à-faux par rapport aux ressources des classes moyennes, laminées par l'inflation et le chômage. Il n'empêche, le littoral se privative de plus en plus, et l'idée et l'acceptation des *gated communities* se développent, donnant par là une série d'espaces fragmentés et en crise, peu propices à la construction d'identités partagées.

La thèse de Élias el-Khoury fait donc le point sur les conditions d'émergence et de structuration d'espaces précis. Par un jeu d'échelles, elle permet de saisir les liens existant entre les stratégies d'acteurs et l'espace : le petit propriétaire ou l'investisseur-politicien qui veulent rentabiliser un terrain, les déplacés ou les groupes marqués par leur appartenance confessionnelle en quête de havre, l'État ou les institutions mafieuses ou miliciennes cherchant à se légitimer. Le tourisme et son étude se situent à la charnière entre les analyses géographique, politique, économique et sociologique, et sont donc un indicateur précieux des mutations affectant l'espace géographique. Au Liban, les territoires à géométrie variable produits par ces mutations offrent un vaste chantier interdisciplinaire de recherches.

Michael F. Davie



Peter Rowe & Hashim Sarkis (dir.),
Projecting Beirut: Episodes in the Construction and Reconstruction of a Modern City,
Boston, Rowe & Sarkis, 302 p., 1999.
Actes du colloque tenu à l'université de Harvard, Graduate School of Design, les 11 et 12 Avril 1997.

Selon P. Rowe et H. Sarkis, l'ouvrage issu du colloque a pour objectif de guider, dans le cadre général de la reconstruction, le débat concernant le processus de conception urbaine (« design aspects »), en se penchant sur deux périodes historiques fort différentes quant à l'approche idéologique et aux moyens de mise en œuvre des politiques de planification urbaine au Liban : celle de l'État-providence du chéhabisme (1958-1970) et celle de la reconstruction menée par les gouvernements depuis la sortie de la guerre (1991-1997).

Six thèmes sont successivement abordés dans l'ouvrage [1] : les deux premiers sont sans articulation réelle avec le développement urbain de la Beyrouth moderne, sous le titre: « Archéologie et histoire urbaine de Beyrouth » et « Cadre social et économique de la reconstruction » ; trois autres thèmes sont *a priori* plus complémentaires entre eux : « Architecture moderne de la ville de Beyrouth », « Planification après la guerre » et « Projets récents à Beyrouth ». Dans le dernier thème, intitulé « Prospective et vision pour le développement urbain de Beyrouth », les auteurs s'emploient à l'exercice difficile de trouver *a posteriori* un lien entre les différentes interventions.

L'articulation des thèmes, articles et essais de synthèse présentés dans l'ouvrage pose problème. Si leur apport à une meilleure connaissance du développement de la métropole est réel dans le domaine documentaire, il est plus discutable dans la construction théorique.

En effet, l'ouvrage présente un intérêt certain par la qualité de quelques articles qui constituent des apports à la connaissance d'épisodes marquants du développement urbain de Beyrouth ou offrant un éclairage nouveau sur le vocabulaire architectural élaboré pendant ces périodes. Ces apports sont principalement :
– une présentation détaillée du contenu et/ou des conditions de genèse des principaux projets de planification appartenant à l'histoire de l'urbanisme de la ville de Beyrouth (Plans Danger, Écochard, etc.) dont certains étaient restés inédits jusqu'à présent (Ekistics Program de Doxiadis présenté par H. Sarkis) ;
– l'exposition et l'analyse très pertinentes du contenu (ou de l'absence de contenu) d'importants projets urbains actuels, restés jusqu'alors opaques quant aux stratégies urbaines et aux concepts d'aménagement retenus (Élyssar par M. Harb el-Kak, Linord et Littoral Nord par J. Atallah) ;
– un éclairage essentiel fourni par J. Tabet sur la qualité de la production architecturale du début de la période moderne à Beyrouth (années 1950/1960), faisant apparaître l'originalité et la valeur créative du travail d'acclimatation du « style international » au contexte local, accompli par les principaux architectes libanais actifs durant cette période.

Malgré le caractère hétéroclite de l'ouvrage additionnant les interventions regroupées sous des thèmes sans véritable construction d'ensemble, il ressort, de la juxtaposition des articles – les uns exposant les projets et motivations des urbanistes mandatés par l'État (Danger, Écochard, Doxiadis… jusqu'à Dar al-Handasah) et les autres éclairant le contexte socio-politique des périodes correspondant à leur élaboration (interventions de A. Salam, M. Harb el-Kak) –, une meilleure compréhension des mécanismes ayant notamment abouti au blocage partiel ou total de la quasi-totalité de ces projets.

On peut cependant regretter l'absence d'analyse scientifique plus approfondie de ces mécanismes. L'exercice de synthèse tenté en ce sens par P. Rowe et H. Sarkis en fin d'ouvrage était d'emblée voué à l'échec en raison des choix initiaux à la base de l'organisation du colloque :
– en situant essentiellement le débat dans le

1 Pour le contenu des interventions du colloque, voir M. Harb el-Kak, *Lettre de l'ORBR* n° 8, Beyrouth : CERMOC, 1998. Ici, la présentation tente de trouver une articulation entre les thèmes, articles et essais de synthèse présentés dans l'ouvrage et de saisir leur apport à une meilleure compréhension du développement de la métropole.

champ limité de la composition urbaine (« design related debate »), pour des raisons liés au fonctionnement de l'université d'accueil, d'autant plus que les exposés du sociologue et de l'économiste n'éclairent en rien la compréhension du développement urbain de la ville ;
– en omettant de convier des intervenants capables de présenter une vision d'ensemble du développement de la ville pendant les périodes analysées ;
– en limitant l'objet du colloque au cas de Beyrouth étudié indépendamment de son hinterland, alors que les auteurs de la synthèse font ce même reproche aux schémas d'urbanisme passés en revue et jugés comme conçus sans référence à l'aménagement du territoire national.

On peut regretter également la lecture sommaire, voire erronée, par H. Sarkis du schéma directeur de la région métropolitaine de Beyrouth (procès d'intention de découpage confessionnel), certaines confusions entre recherche et opinion (J. Hanssen…), ainsi que l'absence de référence aux autres grands projets pourtant fort symptomatiques de la reconstruction : complexes touristiques, port, aéroport international, ligne de démarcation, grands ensembles (Cap sur Ville et autres), alors que trois interventions sont consacrées au centre-ville, sans apport réellement nouveau à ce sujet.

Pour conclure, et malgré l'intérêt de plusieurs communications, on peut s'interroger sur la limite d'un tel exercice qui permet difficilement de construire une compréhension d'ensemble du développement de la métropole. Sur le plan scientifique, son apport est limité. Ces articles permettent certains repérages, mais les analyses restent trop partielles.

Habib Debs

ACTIVITÉS SCIENTIFIQUES

Interface entre l'agriculture et l'urbanisation sur le littoral libanais

JOURNÉES CONCEPTUELLES
8-9 mai 2000 au CERMOC

Le programme de recherche « Interface entre l'agriculture et l'urbanisation sur le littoral libanais » vise à explorer les liens complexes entre l'agriculture et l'extension urbaine qui se poursuit sur la plaine côtière et le piémont libanais depuis des décennies, en particulier depuis le déclenchement des combats il y a un quart de siècle. L'agriculture s'est transformée à plusieurs reprises en réaction à des facteurs fondamentaux : changements dans la valeur du foncier, dans la main d'œuvre, dans les pratiques agraires, dans l'impact écologique de ces pratiques, etc. Ce programme regroupe une douzaine de recherches, chacune se concentrant sur une dimension particulière des relations entre agriculture et urbanisation.
Dans le cadre de ce programme, des journées dites « conceptuelles » ont été organisées les 8 et 9 mai 2000 au CERMOC afin d'examiner les dimensions de cette relation, en sortant du cadre spécifique des recherches en cours. Il s'agissait alors d'aborder des questions relatives aux problématiques centrales auxquelles ce programme tente de s'adresser, mais en s'éloignant des particularités du terrain concerné – le littoral libanais.
Dans ce but, plusieurs spécialistes d'origines disciplinaires variées ont été invités à partager avec les participants au programme et un nombre restreint d'universitaires intéressés par la thématique, leur connaissance de certains aspects du sujet. Les communications suivantes ont été présentées et discutées :
– « L'agriculture périurbaine : espace de transition ou monde à part ? » par le Dr Marc Lavergne, URBAMA-université de Tours ;
– « Impacts écologiques mutuels entre ville et agriculture périurbaine » par le Dr Rami Zurayk, faculté d'agronomie, université américaine de Beyrouth ;
– « Systèmes de culture et mobilisation des moyens de production : particularités de l'agriculture périurbaine » par le Dr François Papy, Institut national agronomique, Paris-Grignon ;
– « La multifonctionalité de l'agriculture périurbaine » par le Dr André Fleury, École nationale supérieure du paysage, Versailles ;
– « Les terrains agricoles et les marchés fonciers périurbains » par le Dr Natacha Aveline, centre interdisciplinaire d'études urbaines, université de Toulouse-le Mirail ;
– « Agriculteurs périurbains et autres acteurs » par le Dr Thierry Boissière, Groupe de recherches et d'études sur la Méditerranée et le Moyen-Orient (GREMMO), Maison de l'Orient méditerranéen, université de Lyon II ;
– « Agriculture périurbaine et approvisionnement alimentaire des villes » par le Dr Martine Padilla, Institut agronomique méditerranéen de Montpellier.

Les approches ont été conceptuelles, souvent comparatives, s'appuyant sur les théories contemporaines et faisant référence le plus souvent à des exemples pris dans d'autres pays, en particulier dans le bassin méditer-ranéen et le monde arabe.
La participation des spécialistes à cette journée a été rendue possible grâce à un financement conjoint du programme FICU (Fonds international de coopération universitaire) de l'agence universitaire de la Francophonie et du projet de coopération franco-libanaise CEDRE. La journée a été organisée par le CERMOC, avec l'appui de l'université américaine de Beyrouth.

Cette rencontre constitue une étape à mi-parcours du programme de recherche. Les enquêtes de terrain se terminent et ont donné lieu à un atelier à la mi-décembre 2000 qui a regroupé les chercheurs de terrain avec le Dr Marc Lavergne afin de discuter des résultats des enquêtes et de reformuler la problématique générale du programme en vue du colloque final de juin 2001.

Sites of Recovery – Architecture's interdisciplinary role

Compte-rendu du colloque à l'université américaine de Beyrouth (AUB), 25-28 octobre 1999

Sites of Recovery est un colloque qui a regroupé quatre conférences internationales et cinquante-quatre interventions sélectionnées par les organisateurs de cette manifestation. L'objectif de cette rencontre consistait à mettre en avant le rôle interdisciplinaire de l'architecture.
L'organisation de la conférence en trois journées groupant des séances de présentation en parallèle (trois séances groupant chacune deux ateliers composés chacun de trois communications) a permis au public de choisir entre les thèmes discutés, mais a gêné par la fragmentation qui en résultait. La problématique des ateliers n'était pas toujours clairement définie et l'absence de certains participants, dont les communications ont été lues, n'a pas contribué à animer le débat.

La diversité des thèmes et des interventions empêche de faire une présentation exhaustive du colloque. Une sélection des interventions est présentée ici.

L'intervention du sociologue iranien A. Bayat a soulevé des questions ayant trait aux pratiques de l'espace par des acteurs qualifiés en anglais de *grassroots* (les jeunes, les femmes, les « illégaux »), souvent peu reconnus pour leur rôle social et politique bien que leurs actions déterminent souvent celles des groupes politiques dominants. Sa communication a été suivie par celle de J. Franco qui a présenté une analyse des pratiques de « la politique de la mémoire » basée sur sa connaissance de l'Amérique latine, dans laquelle elle a mis l'accent sur la construction de mémoires diverses par différents groupes sociaux, en lien avec leur situation identitaire menacée. Son intervention a soulevé des questions relatives à la situation libanaise quant aux moyens de (re)construction d'une mémoire d'après-guerre, et peut-être aussi d'une politique de l'oubli ou de l'amnésie.
Les ateliers reflètent la diversité des approches au sein de la discipline de l'architecture. Certaines interventions accentuent le rôle de l'architecte comme principal expert de l'espace à (re)construire ; l'architecte apparaît comme celui qui analyse la ville et propose des remèdes à ses dysfonctionnements urbains, délaissant souvent les logiques de fonctionnement économiques et socio-politiques qui risquent de contredire son analyse formelle. C'est le cas de A. Djukic et de D. Milovanovic qui ont présenté un plan de réaménagement d'une petite ville de Yougoslavie aujourd'hui complètement détruite, sans penser cette destruction et la validité de ce plan dans la situation d'après-guerre. D'autres architectes se situent dans le cadre de la recherche d'actes architecturaux remarquables pendant une période historique significative. E. Ergut a décrit la production architecturale turque des années 1930 dans la nouvelle capitale d'Ankara, soulignant comment l'architecture reflète l'idéologie modernisatrice du gouvernement, contribuant ainsi à l'édification d'une identité nationale. D. Trisnawan a montré comment, à Jakarta, des pratiques informelles de modification et de « durcification » des façades des maisons bordant les rues principales, se sont mises en place en réponse aux attaques armées d'avril 1998 dans les rues de la ville. Enfin, N. Temple s'est penché sur la ville de Moscou et le problème posé par l'héritage de l'architecture communiste.

Certains intervenants se sont intéressés à l'analyse de l'espace produit par les architectes. A. Piotrowski a montré comment à Minneapolis, l'espace des *malls* est une forme de reconstruction de l'espace urbain sans relation à l'histoire ou à la culture de la ville. Pour lui, les *malls* sont des *sites of amnesia* qui effacent tout ce qui n'est pas « sécurisant, plaisant et joli », contrôlant la variété de la vie à l'intérieur des murs et pariant sur des messages médiatiques. A. Osman a aussi critiqué la production des architectes, cette fois au Soudan. Pour elle, les architectes ne réussissent pas à faire la synthèse entre modernité et tradition et produisent une « absence de sens identitaire » à travers leurs constructions. Elle a présenté le cas sud-africain comme étant plus réussi dans le mariage entre le vernaculaire indigène et la technique moderne. Sa lecture binaire de la production architecturale en Afrique n'a pas soulevé de questionnements faisant le lien entre la situation urbaine et l'économie et la sociologie politique des pays concernés. G. Glasze s'est également penché sur la production urbaine à travers celle des promoteurs immobiliers à Beyrouth. Son étude porte sur les *gated settlements*, ces complexes résidentiels fermés qui se multiplient dans les banlieues de l'agglomération beyrouthine. La typologie qu'il a présentée les divise en trois groupes : les complexes balnéaires et ceux de la montagne, les *compounds* et les districts de villas. Ses interrogations portent à la fois sur les producteurs de ces complexes et leurs sources

d'inspiration, et sur le profil socio-économique et culturel de leurs habitants.
Les interventions de L. Sherif sur Le Caire et de M. Koumarianou sur la Grèce, ont bien montré comment une analyse de l'espace urbain doit croiser plusieurs échelles (locale, nationale et internationale), plusieurs types d'espaces (centraux, périphériques, historiques, informels) et plusieurs acteurs (*grassroots*, organisations non-gouvernementales, municipaux, gouvernementaux, internationaux). Koumarianou a étudié les quartiers de réfugiés de Mytilène et a analysé comment leurs habitants ont réussi à (re)construire leur identité, à travers l'entretien d'un symbolisme inspiré de la mythification de leur vie en Asie Mineure. Sherif, à travers la discussion de trois exemples (un secteur illégal, un quartier historique de haut standing et la vieille ville du Caire), a évoqué les multiples facettes de la reconstruction dans cette mégapole, soulignant des questions relatives à la mémoire et à l'identité du lieu, et des thématiques liées au logement informel et à sa régularisation, au rôle des ONG de quartiers dans la mise en œuvre de politiques de préservation, et à la place des pauvres dans les politiques touristiques de l'État.

D'autres participants se sont penchés sur des questions théoriques, sans ancrage empirique spécifique, liées à des thèmes variés. M. Le Vine s'est interrogé, en référence à la ville de Jaffa, au rôle possible de l'architecture et de l'urbanisme dans la construction d'un nouveau « sens identitaire », face au contexte de la globalisation, sans sombrer dans la modernité ou le nationalisme. F. et R. Abillama ont choisi de penser la reconstruction au Liban à partir du cadre des relations internationales sans vraiment expliquer la raison de ce choix méthodologique ni comment la notion de géopolitique qu'ils privilégient détermine cette reconstruction, leur contribution se limitant à présenter des fragments d'informations sur l'urbain à Beyrouth. Dans la même ligne d'interventions théoriques, H. Le Roux, qui a travaillé sur Sophiatown en Afrique du Sud, a soulevé la question de la place de la parole comme position de résistance et comme pratique spatiale, notamment à travers les réseaux de communication de la guerre qui transcendent les limites territoriales entre les Blancs et les Noirs et définissent des espaces de représentations. Les questions d'identité et de représentations ont aussi été soulevées à une autre échelle par K. Menon. Pour lui, l'analyse des cinquante dernières années d'architecture en Inde ne permet pas de définir une architecture nationale, marquée par une pluralité de styles déterminée par les politiques urbaines de l'État.

L'ensemble des textes des interventions du colloque *Sites of Recovery* est groupé dans le *Conference Proceedings* (422 p.), disponible au département d'architecture de l'AUB.

M. Harb el-Kak

Premier forum sur la télédétection au Liban

Le Centre national de télédétection (CNT) du Centre national de la recherche libanais (CNRS-L) a organisé, en collaboration avec le Centre méditerranéen de la télédétection du plan d'action pour la Méditerranée, le premier forum de la télédétection au Liban le 14 octobre 1999, sous le patronage du ministre de l'Environnement et du secrétaire général du CNRS.
Ce forum a rassemblé une quinzaine d'intervenants des milieux scientifique et technique provenant d'organismes comme le CNT, le CERMOC, l'université américaine de Beyrouth (AUB), l'Observatoire de l'environnement, Khatib we Alami, ainsi que des représentants du ministère de l'Environnement, du Cadastre, de l'Administration centrale de la statistique (ACS), du Conseil du développement et de la reconstruction (CDR), de la direction des Affaires géographiques de l'Armée…

Les principaux objectifs de ce forum étaient d'inventorier les projets utilisant cet outil au Liban, de montrer le potentiel d'utilisation de la télédétection dans les projets d'aménagement et de planification du territoire, ainsi que d'identifier des possibilités de coopération entre les chercheurs et les administrations.
Les présentations ont pu montrer comment cette nouvelle technologie est utilisée et maîtrisée par la recherche libanaise : analyses sur la gestion des ressources en eau, la transformation des modes d'occupation des sols, études sismiques, archéologiques, pédologiques, changements des modes culturaux, aménagement du territoire…
À l'issue de cette journée, de nouvelles collaborations ont été envisagées entre les organismes scientifiques et universitaires et l'administration.

Dr Ghaleb Faour, CNRS-L

Atlas des localités du Liban

L'*Atlas des localités du Liban* est réalisé par le Centre national de télédétection (CNT) du Centre national de la recherche libanais (CNRS-L) en collaboration avec l'ORBR-CERMOC. Il consiste à produire un fond de plan des limites des circonscriptions foncières (CF) du pays, puis à l'utiliser comme support pour le traitement de statistiques localisées. Cet outil, qui s'intègre dans le système d'information géographique (SIG) du CNRS-L, permettra en outre d'installer un système d'information géographique léger au CERMOC et dans les autres centres de recherches intéressés.

Le fonds de plan constitue un apport à la documentation actuellement disponibles au Liban. La digitalisation des cartes des limites des CF, établies sur calque au 1/20 000 par la direction des Affaires géographiques de l'Armée (DAG), a été réalisée par Khatib we Alami. La vérification, conséquente, est réalisée par le CNRS-L, tant pour les limites digitalisées que pour la localisation des toponymes. Cette vérification s'appuie sur les documents du Cadastre, de la DAG, de l'Administration centrale de la statistique (ACS), du ministère des Affaires rurales et municipales, du ministère de l'Intérieur et du ministère de l'Agriculture. Les principales difficultés résident dans l'imprécision des textes législatifs, dans la couverture cartographique incomplète des limites des CF par l'Armée, dans l'utilisation hasardeuse de termes juridiques par différentes administrations, dans la variation de l'orthographe des noms des localités, dans la localisation changeante des toponymes selon les cartes et les listes… Ici, les limites des CF issues du Cadastre sont considérées comme limites officielles sur le plan administratif et législatif. Une fois levées les ambiguïtés, le document produit pourra servir de document de référence aux organismes fournisseurs de données, ainsi qu'à ceux qui traitent des données.

La seconde phase de ce travail consiste à recueillir et à mettre en cohérence les données existantes d'échelle locale (CF), en vue d'une production statistique croisée. Quatre thèmes sont traités : gestion de services collectifs, espaces fonctionnels, notions de limites, légitimités territoriales.

Le développement de ce SIG à l'échelle des CF qui couvre l'ensemble du territoire libanais permettra aux analystes (chercheurs, bureaux d'études, experts) d'utiliser un outil fiable et standard. Les autorités nationales, régionales et locales disposeront de données comparables développant leur connaissance des territoires, facilitant ainsi l'orientation de leurs actions de développement à une échelle plus fine que celle du *caza*, notamment pour définir une politique d'aménagement du territoire adaptée aux exigences locales. La mise en place de ce SIG participe à l'effort de normalisation des informations géographiques de référence produites par l'administration.

D[r] Ghaleb FAOUR, CNRS-L

Master of Urban Planning et Master of Urban Design à l'université américaine de Beyrouth

Le département Architecture & Design de l'université américaine de Beyrouth a mis en place, depuis février 1998, un programme commun de Master of Urban Planning (MUP) et de Master of Urban Design (MUD). L'objectif de ces deux filières est de former des professionnels en mesure de répondre aux problèmes de composition et de planification urbaine au Liban et dans la région. Le programme propose une formation large dans une approche pluridisciplinaire assurée par des universitaires et des professionnels. Une attention particulière est donnée à la maîtrise des outils nécessaires à la pratique professionnelle et au développement de capacités d'analyse et de propositions de politiques d'actions sur l'urbain.

Le MUD est réservé aux titulaires du diplôme d'architecte, tandis que le MUP est ouvert aux titulaires des diplômes (professional bachelor) d'architecte, de paysagiste, d'ingénieur civil, d'urbaniste, d'économiste, d'environnementaliste, de sociologue, d'anthropologue ou en droit administratif.
Pour être admis, les étudiants doivent avoir l'équivalence pour 75 unités de valeur sélectionnées. Parmi ces unités de valeur, six sont indispensables : urbanisme ; loi de la construction ; théorie élémentaire de micro-économie ; statistique élémentaire pour les sciences ; introduction au droit administratif ; introduction à l'étude de la société.

Organisation du programme

La filière MUP apporte aux étudiants une qualification et une connaissance spécialisée nécessaires à la planification urbaine, tandis que la filière MUD s'intéresse aux formes urbaines.
Les deux filières partagent un cursus commun :
– histoire et théorie de l'urbanisme ;
– économie de l'urbanisme et de l'aménagement ;
– méthodes de recherche en sciences sociales appliquées à l'urbanisme ;
– impacts environnementaux de la croissance urbaine ;
– méthodologie ;
– séminaire commun ;
– mémoire individuel.

La filière « planification urbaine » s'organise autour de trois cours sur un thème à choisir parmi « génie civil », « transport » et « planification urbaine ». Les cours sont donnés dans d'autres départements de l'université américaine de Beyrouth (sociologie, ingénierie...) ou sont spécifiques à ce programme : urbanisme, gestion et planification de l'habitat, négociations, systèmes d'information géographique.

Le filière « forme urbaine » est organisée autour de deux ateliers.

NOUVELLES ACQUISITIONS

Ouvrages

AMEUR Mohamed & FILALI BELHAJ Abdelaziz, *Développement urbain et dynamiques associatives : rôle des amicales dans la gestion des quartiers urbains*, Rabat, PGU-Maroc, 1997. **CL8-2526**.

« L'architecture bioclimatique » *in Bulletin de l'Association libanaise pour la maîtrise de l'énergie*, Beyrouth, ALME, mai 1995. **CLMEL-789**.

BARAKAT Sultan, CALAME Jon & CHARLESWORTH Esther*, Urban Triumph or Urban Disaster? Dilemmas of Contemporary Post-war Reconstruction*, Symposium report, Cambridge, Massachusetts, 27/29-9-1996. York, University of York, 1998. **CL4-341**.

BINOUS Jamila, KAHOUACH Bacem & BEN AMOR Mohammed Lahbib*, Gafsa : une médina oasienne en Tunisie*, Palma, Ajuntament de Palma, Citta' Di Alessandria, 1998. **CL4-347**.

CHASLIN François, *Une haine monumentale : essai sur la destruction des villes en ex-Yougoslavie*, Paris, Descartes et Cie, 1997. **CL12-218**.

CHOAY Françoise, *La règle et le modèle : sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, Seuil, 1996. **CL8-2544**.

Community Participation in Urban Development in the ESCWA Region, New York, UN, ESCWA, 1997. **CLMEL-736**.

DAVID Jean-Claude, *La Suwayqat 'Ali à Alep*, Damas, IFEAD, 1998. **CL4-345**.

DAVIE May*, Les places publiques de Beyrouth au tournant du XIX*[e] *siècle*, Londres, National Museum News, 1999.05. **CBMEL-136**.

DAVIE Michael F*., Beirut's City Centre as an Expression of Global, National and Local Identities and Confrontations*, Conference on Global flows-local fissures: urban antagonisms revisted, Istanbul, 27/29-5-1999. s.e., 1999. **CBMEL-138**.

DELHOMME Blandine, *Une identité socio-spatiale face à la guerre : permanences et transformations des caractéristiques identifiantes d'un quartier résidentiel de Beyrouth-centre, constitutif de la ligne de démarcation de 1975 à 1990 : Ras n'Nabaa.*, s.e., septembre 1998, mémoire de maîtrise en géographie humaine (BALLAND Daniel et CARMONA Michel, dir.). **OBS-208**.

DI MEO Guy (dir.), *Les territoires du quotidien*, Paris, L'Harmattan, 1996. **CL8-2554**.

EL-FADLY Mohamed Aly Behgat*, Une ville moyenne égyptienne : Rosette, problèmes d'urbanisme et d'aménagement*, s.e., octobre 1980. **CLMEL-776**.

FISCHFISCH Antoine, *Mise en valeur du patrimoine urbain et naturel de Douma*, s.e., 1998, mémoire de DESS en urbanisme (FAWAZ Mohammad, dir.). **OBS-26**.

GHOUSSOUB Mai, *Leaving Beirut: Women and the Wars within*, Beyrouth, Saqi books, 1998. **CL8-2565**.

Le gouvernement des villes : territoire et pouvoir, Paris, Descartes & Cie, 1997. **CL8-2557**.

GRAFMEYER Yves, *Sociologie urbaine*, Paris, Nathan Université, 1994. **CL12-219**.

HALABI Mohamad-Bassim, *Illegitimate Settlements in West Beirut: A Manipulation of Tenure Policies and Class Struggle over Land,* s.e., 1988, Master in City Planning (PEATTIE Lisa, dir.). **OBS-209**.

HANNERZ Ulf, *Explorer la ville : éléments d'anthropologie urbaine*, Paris, Minuit, 1996. **CL8-2542**.

HANNOYER Jean (dir.), *Guerres civiles : économies de la violence, dimensions de la civilité*, colloque, juin 1997, Paris, Karthala/Beyrouth, CERMOC, 1999. **CL8-2631**.

HARB EL-KAK Mona*, Bibliographie en arabe sur Beyrouth*, Beyrouth, CERMOC, 1998. **CBMEL-134**.

KHATTAR Élie, *Analyse urbaine à Saida*, rapport de stage réalisé en 1996, s.e., 13-2-1997. **OBS-211**.

KHOURI-DAGHER Nadia, *Beyrouth au cœur*, Paris/ Montréal, L'Harmattan, 1999. **CL8-2598**.

LÉVY Jacques*, L'espace légitime : sur la dimension géographique de la fonction politique*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1994. **CL8-1276**.

LEYBOURNE Marina, *Links between the Steppe and Cultivated Areas through Migration: The Socio-economic Organization of Production of the Semi-nomadic Agro-pastoral Society of the Syrian Steppe*, 1-6-1993, s.e., 1993, diplôme de recherche. **CLMT-134**.

MAJDALANI Roula, *The Urban Governance Paradigm: A Concept in the Making?*, Regional Workshop III: Global urban research initiative, Amman, 17/19-4-1998, s.e., 1998. **CLMEL-755**.

New Towns, International symposium, Jubail Industrial City (Saudi Arabia), 7-3-1988, s.e., 1988.11. **CL4-352**.

O'BALLANCE Edgar, *Civil War in Lebanon, 1975-92*, Londres, Macmillan Press/New York, St. Martin's Press, 1998. **CL8-2560**.

PUYO Béatrice, *La filière de production immobilière à Beyrouth : le cas d'Achrafieh*, 1998, s.e., 1998, mémoire de maîtrise en géographie. **OBS-207**.

ROWE Peter G. & SARKIS Hashim (dir.), *Projecting Beirut: Episodes in the Construction and Reconstruction of a Modern City,* Conference, 11/12-4-1997, Londres/New York, Prestel, 1998, Boston. **CL8-2556**.

RUPPERT Helmut, *Beyrouth, une ville d'Orient marquée par l'Occident*, Beyrouth, CERMOC, 1999. **CL8-2585**.

SALIBA Robert, *Beirut 1920-1940: Domestic Architecture between Tradition and Modernity*, Beyrouth, Order of Engineers and Architects, 1998. **CL4-339**.

SASSEN Saskia, *Globalization and its Discontents: Essays on the New Mobility of People and Money*, New York, The New Press, 1998. **CL8-598**.

SCHMID Heïko, *Der Wiederaufbau des Beiruter Stadtzentrums : öffentliche Kritik und Akzeptanz in der Bevölkerung*, 1997, s.e., 1997, Diplomarbeit am Geographischen (GEBHARDT Hans, dir.). **OBS-99**.

SCHMID Heïko & GEBHARDT Hans, *Beirut : Zerstörung und Wiederaufbau nach dem Bürgerkrieg*, s.l., Geographische Rundschau, 1999. **CBMEL-137**.

SEROF Grégoire, *Les espaces verts à Beyrouth, reconnaissance préliminaire : croissance urbaine, espaces libres, espaces verts publics, espaces de détente, comparaison avec d'autres villes*, Beyrouth, SEROF Architectes, mars 1999. **CBMEL-135**.

SIGNOLES Pierre, EL-KADI Galila & SIDI BOUMEDINE Rachid (dir.), *L'urbain dans le monde arabe : politiques, instruments et acteurs de l'aménagement urbain dans le Monde arabe,* Tours, 24/25-10-1996, Paris, CNRS Éditions, 1999. **CL8-2623**.

STREN Richard (dir.), *Urban Research in the Developing World*, volume 2, Africa, Toronto, Centre for Urban and Community Studies, 1994. **CL8-2520**.

TAKIEDDINE AMYUNI Mona, *La ville source d'inspiration chez quelques écrivains arabes contemporains : Le Caire, Khartoum, Beyrouth, Paola Scala*, Beyrouth, Orient Institut/Stuttgart, Steiner, 1998. **CL8-2525**.

TEKELI Ilhan, SENYAPILI Tansi & TUREL Ali, *Development of Istanbul Metropolitan Area and Low Cost Housing*, Istanbul, Turkish Social Science Association, Municipality of Greater Istanbul, IULA-EMME-International Union of Local Autorities, Section for the Eastern Mediterranean and Middle East Region, 1992. **CL4-356**.

THIBAULT Christian, *Un concours pour le Bois des pins/A Competition for the Pine Wood*, Paris, IAURIF, s.d. **CBMEL-44**.

VOLAIT Mercedes, *Le Caire : les problèmes de la croissance à la lumière du recensement de 1986*, Espace, populations, sociétés, 1988. **CLMEL-775**.

WIRTH Eugen & WILHELM Gernot (dir.), *Die Orientalische Stadt. Kontinuität, Wandel, Bruch*, Internationales Colloquium der Deutschen Orient-Gesellschaft, Halle-Saale, 9/10-5-1996, Berlin, Deutsche Orient-Gesellschaft, 1997. **CLMEL-740**.

YAMMINE TAYOUN Sylvia, *La décentralisation urbaine : continuité ou blocage – le cas de Zgharta,* 1998. s.e., 1998, mémoire de DESS en urbanisme (FAWAZ Mohammad, dir.). **OBS-86**.

Cartes et plans

Sud-Liban : Le Territoire : occupation du sol simplifiée. / South-Lebanon The Territory : simplified land cover. Liban, Haut Comité de secours/Programme des Nations unies pour le développement (PNUD), Beyrouth/ Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France (IAURIF), Paris/Programme régional de développement économique et social du Sud-Liban. 1/200 000. Paris, IAURIF, 1999. 1 carte en couleur ; 30 x 42 cm. **LIB-14-22**.

Plan de la ville de Beyrouth et règlements. CHEHAB Youssef Charif. 1/2 000. Beyrouth, Dar Kabess, [199?]. 1 atlas en 38 feuilles ; 69,5 x 49 cm. **BEY-1 (bis)**.

Plan du centre-ville de Beyrouth et règlements. CHEHAB Youssef Charif. 1/2 500. Beyrouth, Dar Kabess, 1995. 1 atlas en 25 feuilles ; 69,5 x 49 cm. **CV-8 (bis)**.

Liban-Sud : Occupation du sol interprétée à partir d'images satellitales SPOT (XS+P) du 19 juillet 1997 : 1./Land cover map from SPOT imagery (XS+P), July 19, 1997. Liban, Haut Comité de secours/PNUD, Beyrouth/IAURIF, Paris/Programme régional de développement économique et social du sud Liban. 1/50 000. Paris, IAURIF, 1999. 1 carte en 4 feuilles, en couleur ; 91.5 x 119 cm. **LIB-14-23** à **LIB-14-26**.

Carte d'avancement des travaux du cadastre au 31 décembre 1971. 1/100 000. [s.l.] : [s.n.], décembre 1971. 12. 1 carte ; 218 x 92 cm. **LIB-16-20**.

Ville de Saida. Service archéologique de Saida. 1/1 000. s.l. : Service archéologique de Saida, 1939. 1 carte ; 92 x 71 cm. **LIB-2-25**.

Citadelle de Saida. Service archéologique/Régie du Cadastre. 1/500. s.l. : Régie du Cadastre, 1937. 1 carte en 2 feuilles ; 92 x 71 cm. **LIB-1-42** et **LIB-1-43**.

RENCONTRES ET EXPOSITIONS

- Premier congrès sur les municipalités, organisé par le ministère de l'Intérieur, Palais de l'UNESCO, le 24-1-1999.

- La crise socio-économique au Liban, séminaire organisé par le Centre consultatif d'études et de recherches, hôtel Mariott, du 12 au 20-2-1999.

- La privatisation : les avantages possibles pour le Liban, séminaire organisé par le Conseil britan-nique des exportations, hôtel Bristol, le 24-2-1999.

- Les challenges de l'investissement au Liban pour le prochain millénaire, séminaire organisé par le Centre d'études sur les marchés émergents, hôtel Summerland, du 3 au 6-3-1999.

- Beyrouth et les espaces verts, séminaire organisé par Rencontre pour les espaces verts à Beyrouth, ALUMNI, 10-3-1999.

- Privatisation, colloque organisé par le Centre d'études des droits du monde arabe, université Saint-Joseph (USJ), 12-3-1999.

- Le partenariat euro-méditerranéen, rencontre-débat organisée par la fondation Friedrich Ebert, hôtel Commodore, le 17-3-1999.

- Avenir du tourisme interarabe, forum organisé dans le cadre de la quatrième édition de l'Arab World Travel and Tourism Exchange (AWITTE), Beirut Hall, du 18 au 22-3-1999.

- Le rôle de l'État dans l'encouragement et la promotion des innovations industrielles, forum organisé par la commission pour le développement et la recherche de l'Association des industriels du Liban (ADIL), en collaboration avec la fondation Friedrich Ebert et l'Organisation mondiale du travail (OMT), Institut de recherches industrielles, le 26-3-1999.

- Beyrouth : histoire et archéologie, conférence organisée par l'association Aram de l'université d'Oxford, en collaboration avec l'Institut français d'archéologie du Proche-Orient (IFAPO) et le département d'histoire de l'université américaine de Beyrouth (AUB), du 13 au 15-4-1999.

- Le commerce et l'industrie, exposition, foire internationale Rachid Karamé de Tripoli, du 14 au 19-4-1999.

- Les villes antiques, conférence organisée par l'association Beyrouth-patrimoine, en collaboration avec le ministère de la Culture et de l'Enseignement supérieur, Maison des Nations unies, du 14 au 16-4-1999.

- Ressources hydrauliques au Moyen-Orient, débats organisés par l'Economic and Social Council for Western Asia (ESCWA), Maison des Nations unies, du 20 au 22-4-1999.

- Eaux de Beyrouth et de sa banlieue, table-ronde organisée par l'association des Amis d'Abboud Abdel-Al, Ordre des architectes et des ingénieurs de Beyrouth, le 29-4-1999.

- Municipalité et cité, colloque organisé par l'institution Mgr Cortbawi et la congrégation du Sacré-Cœur, en collaboration avec la municipalité de Jbayl et la fondation Friedrich Ebert, maison paroissiale St-Jean-Marc de Jbayl, du 29-4 au 1-5-1999.

- Sibatech 99, exposition organisée par Promorient et Promofaire, Beirut Hall, du 4 au 8-5-1999.

- Project Lebanon 99, exposition organisée par International Fairs & Promotion, Forum de Beyrouth, du 18 au 22-5-1999.

- L'adhésion du Liban à l'Organisation mondiale du Commerce (OMC), séminaire organisé par l'ESCWA, Maison des Nations unies, le 7-5-1999.

- Le traitement des ordures ménagères, industrielles et hospitalières au Liban, conférence-débat organisée par le ministère de l'Environnement, le Conseil du développement et de la reconstruction (CDR) et la Banque mondiale, hôtel Summerland, du 7 au 8-5-1999.

- Partenaires pour la promotion de la santé, colloque international organisé par l'USJ et l'université de Montréal, faculté de médecine de l'USJ, du 19 au 21-5-1999.

- L'urbanisme et le droit, 26e congrès, organisée par l'Institut international de droit d'expression et d'inspiration française (IDEF), hôtel Commodore, du 24 au 26-5-1999.

- L'union européenne et le Liban : relations économiques, culturelles et politiques, colloque organisé par l'Association des universitaires libanais diplômés des universités françaises (AULUF), Palais de l'UNESCO, du 31-5-1999 au 2-6-1999.

- Ier congrès du programme CEDRE, organisé par les ministères des Affaires étrangères libanais et français, de l'Éducation et l'Enseignement supérieur et de l'Éducation nationale et de la Recherche, Palais de l'UNESCO, du 31-5-1999 au 1-6-1999.

- La réforme administrative dans l'état actuel des institutions et du droit, conférence d'E. Ferzli, député de Rachaya – Bekaa-ouest, Plaza club, Broumana, le 4-6-1999.

- La guerre des eaux versus les marchés des eaux, conférence de J. Waterbury, président de l'AUB, Orient Institut, le 1-6-1999.

- Environnement et Santé, colloque organisé par la faculté de la santé publique de l'Université libanaise, l'Institut de la santé publique, d'épidémiologie et de développement (ISPED) de Bordeaux II, des ministères de la Santé, de la Culture et de l'Enseignement supérieur, des Ressources hydrauliques et électriques, le CNRS-L et le Centre culturel français, à Fanar, du 2 au 5-6-1999.

- Festival de Hamra, les 5 et 6-6-1999.

- Journée mondiale de l'environnement, le 5-6-1999.

- **Le lac de Qaraoun,** colloque organisé par les anciens de l'International College (IC), Palais de l'UNESCO, le 11-6-1999.

- Mémoire et patrimoine, conférence de Y. Cochrane, présidente de l'Association pour la sauvegarde des anciennes demeures (APSAD), Goethe Institut, Tripoli, 17-6-1999.

- IIe salon de l'agroalimentaire, organisé par la revue *al-Iktissad wal-Aamal*, Beirut Hall, du 16 au 19-6-1999.

CHRONOLOGIE DE LA RECONSTRUCTION
de janvier à juin 1999

Synthèse de l'actualité de la reconstruction

L'actualité du semestre est dominée par les premiers pas du nouveau gouvernement et par la montée en puissance des revendications des municipalités élues mi-1998.

La réforme administrative et le premier projet de budget sont au centre de l'actualité : la question des nominations et des révocations de hauts fonctionnaires, les affaires des résidus pétroliers (4-3-1999), de la direction générale des Antiquités (12-3-1999), de la réorganisation des services suscitent nombre de débats et prises de position.

Les problèmes locaux sont souvent liés à l'environnement, mais leur acuité est variable selon les régions : à Achrafiyeh, l'association Help Lebanon propose de ravaler les façades de la rue Gouraud (8-1-1999) ; à Rabiyé, la municipalité plante des mimosas (11-2-1999) ; à Hay es Selloum, les habitants sont contaminés par un réseau d'égouts défectueux (16.01.99). Il semble bien que l'environnement soit le premier domaine d'action des nouvelles équipes municipales.

Les questions d'environnement sont d'ailleurs nombreuses, diverses et urgentes : pollution de l'air, pollution de l'eau, carrières et surtout traitement des déchets occupent une grande partie de l'actualité. Une estimation (18-5-1999) indique que le taux de plomb dans l'air au Liban serait 10 fois supérieur au taux maximal admis par les normes internationales.

À l'échelle nationale, la réforme administrative pourrait bouleverser les responsabilités dans ce domaine, le ministre de l'Intérieur voulant supprimer le ministère de l'Environnement et en récupérer les attributions, suscitant ainsi les vives protestations de son collègue et des associations de défense de l'environnement (30-4-1999 ; 1-5-1999 ; 6-5-1999 ; 19-5-1999 ; 2-6-1999 ; 5-6-1999).

En janvier, le nouveau gouvernement entame sa restructuration administrative avec de nombreuses annonces pas toujours suivies d'effets : suppression des 5 000 postes vacants dans les services publics (4-1-1999), mise à l'écart de quelques hauts fonctionnaires, liquidation d'OGERO et réorganisation d'autres services (Conseil du développement et de la reconstruction – CDR, conseil exécutif des Grands Projets du Liban – CEGP, conseil exécutif des Grands Projets de la Ville de Beyrouth – CEGPVB, Investment Development Authority of Lebanon – IDAL) (7-1-1999). La dynamique de modernisation rapide héritée des politiques précédentes montrerait ses limites : les réseaux ne s'améliorent pas assez vite, le réseau de téléphonie cellulaire est saturé (21-1-1999), les transports en commun sont insuffisants (21-1-1999), et le chômage augmente (22-1-1999).

L'affaire de la Caisse autonome des municipalités a marqué la fin de janvier et se solde en février par une mise au point du ministre des Finances (1-2-1999). Privatisations (11-2-1999), loi de décentralisation et future loi électorale en prévision des législatives de l'an 2000 mobilisent les attentions. Le mois se termine sur une note pessimiste du cabinet Meryll-Lynch qui met en garde le gouvernement contre une augmentation de la dette publique (26-2-1999).

Le ministre des Finances présente son projet de budget en Conseil des ministres (10-3-1999). En tentant de réduire la dette publique, il diminue les dépenses, mais risque de provoquer une augmentation de la précarité (24-3-1999). Le bilan de la modernisation des infrastructures est mitigé : l'aéroport de Beyrouth fonctionne à moins de la moitié de sa capacité (25-3-1999), les travaux d'infrastructure ont pris du retard, parti-culièrement au nahr el Kalb (22-3-1999). La Cour des comptes est d'ailleurs chargée d'évaluer la régularité des projets mis en place dans les trois dernières années par les organismes d'État (CDR, CEGP, IDAL...).

L'enquête sur les détournements d'objets archéologiques provoque des remous dans les milieux aisés et les services de l'État sont submergés de demandes de régularisation et de restitutions (1-4-1999). Le projet de budget se précise début avril, de nouvelles taxes sont prévues qui suscitent la colère de la Confédération générale du travail libanaise – CGTL (6-4-1999). En mai, le ministre des Finances affirme la possibilité de mettre en place une TVA au Liban dès 2001, dans le cadre de la réforme fiscale prévue dans le prochain plan quinquennal (10-5-1999). Les affaires continuent, avec la remise du rapport de l'Inspection centrale qui note la disparition de 39 M$ dans le projet avorté d'incinérateur à Borj Hammoud (14-5-1999). Le projet de loi sur la décentralisation, en gestation depuis le début de l'année, se précise, le ministre de l'Intérieur, Michel el-Murr, en trace les grandes lignes (25-5-1999).

L'actualité calme des premières semaines de juin laisse place à la consternation générale après l'agression israélienne dans la nuit du 24 au 25 (24-6-1999). Les dégâts considérables dans les infrastructures obligent le Liban à avoir recours à des aides de l'étranger (prince Walid ben Talal, Iran, France...) et à de nombreux donateurs libanais (24-5-1999) pour les remettre en état. Une fois de plus, l'agression israélienne aura été un test de la capacité à réagir du gouvernement.

Tristan Khayat

CHRONOLOGIE DE LA RECONSTRUCTION DU LIBAN

Index de janvier à juin 1999

Thèmes	**Dates**
Administration	**janv. :** 04.a, 11.a, 13.a, 16.a, 22.a, 24.a ; **fév. :** 01.i, 05.a, 11.a, 20.b, 24.a, 25.a ; **mars :** 06.a, 10.a, 17.a, 20.a, 31.a ; **avril :** 03.a, 12.a, 15.a, 20.a, 28.a ; **mai :** 01.a, 07.c, 17.a, 19.a, 22.a ; **juin :** 14.a, 24.a, 30.a.
Agriculture	**mai :** 12.c.
Aménagement du Territoire	**fév. :** 01.a, 19.a, 26.c ; **mars :** 31.a ; **avril :** 23.b, 30.a ; **mai :** 25.a ; **juin :** 01.a, 21.a.
Archéologie	**janv. :** 11.d, 21.a ; **fév. :** 07.a, 19.g, 24.i ; **mars :** 03.e, 12.a, 18.c, 24.d ; **avril :** 01.a, 09.b, 10.b, 20.b, 27.a ; **mai :** 05.b, 12.d, 13.b, 18.d, 21.a, 22.d, 26.a ; **juin :** 12.a, 14.a, 14.e, 18.a, 23.e, 25.e.
Banlieues	**mars :** 05.d ; **avril :** 14.c.
Budget	**fév. :** 11.b ; **mars :** 10.b ; **avril :** 06.b, 29.b ; **mai :** 05.a, 07.d, 13.a, 26.b ; **juin :** 30.a.
Cadastre	**janv. :** 16.b.
Centre-ville	**janv. :** 05.b, 06.e, 07.a, 07.d, 08.a, 13.h ; **fév. :** 26.b ; **mars :** 01.e, 06.b ; **avril :** 03.d, 05.b, 28.d, 30.f ; **mai :** 03.b, 14.d, 28.a ; **juin :** 18.a.
Circulation	**fév. :** 03.c, 08.a, 10.c, 16.a, 18.a ; **mars :** 09.a, 22.c ; **mai :** 14.a, 18.b ; **juin :** 03.b, 05.a.
Commerce extérieur	**janv. :** 12.a, 25.b, 30.a ; **fév. :** 01.c, 09.a, 12.a, 17.a, 23.a, 26.a ; **mars :** 01.a, 04.a, 12.b, 17.b ; **avril :** 28.b, 30.b ; **mai :** 07.a, 12.a, 24.a, 31.a ; **juin :** 01.e, 23.a, 28.a.
Commerces	**janv. :** 08.a, 13.b, 22.b ; **fév. :** 01.b, 09.b, 23.f ; **mars :** 26.a ; **avril :** 07.a, 14.g ; **mai** : 10.a ; **juin :** 02.a, 04.a, 10.c, 25.a.
Construction	**janv. :** 09.a, 27.b ; **fév. :** 19.b ; **mars :** 09.e ; **avril :** 01.b ; **mai :** 04.a, 14.b.
Coopération	**fév. :** 16.b ; **mars :** 01.b ; **avril :** 13.a ; **mai :** 31.a ; **juin :** 01.e, 11.a, 23.a.
Culte	**fév. :** 01.d ; **mars :** 08.c ; **mai :** 15.a, 16.a ; **juin :** 04.b, 17.b.
Décentralisation	**janv. :** 24.c ; **fév. :** 24.b ; **avril :** 12.a, 14.a, 30.a ; **mai :** 08.a, 25.b ; **juin :** 09.a, 10.e.
Déchets	**janv. :** 05.c, 07.b, 07.e, 08.d, 12.b, 16.c ; **fév. :** 23.b, 25.b ; **mars :** 02.a, 06.d, 09.b, 16.b, 19.e, 25.b ; **avril :** 06.a, 07.d ; **mai :** 05.f, 07.b, 14.c, 22.c, 31.d ; **juin :** 01.c, 05.b.
Déplacés	**janv. :** 05.a, 14.a, 22.h, 24.d ; **fév. :** 04.b, 09.a, 13.a, 24.a, 26.b, 26.c ; **mars :** 03.c, 19.b, 23.a, 31.b ; **mai :** 13.a ; **juin :** 07.b, 22.a, 28.f, 28.g.
Droit des sols	**janv. :** 09.b, 13.c, 28.a, 28.b ; **fév. :** 12.b, 12.c, 16.c, 19.h ; **mars :** 04.d, 04.g, 05.d, 31.f, 31.g ; **juin :** 25.d.
Eaux	**janv. :** 01.i, 06.b, 11.c, 13.i, 16.d, 16.e, 22.i, 26.c ; **fév. :** 01.h, 24.d ; **mars :** 04.f, 16.c, 17.c, 22.a, 22.e, 31.g ; **avril :** 01.g, 14.c, 14.h, 20.c ; **mai :** 06.a, 12.e, 21.b, 24.b ; **juin :** 14.b, 21.b, 21.g, 23.b, 30.e.
Économie	**fév. :** 20.b, 24.a ; **mars :** 31.c.
Éducation	**janv. :** 07.c, 13.d ; **fév. :** 22.a, 26.b ; **mars :** 04.e, 30.a ; **avril :** 07.b ; **mai :** 05.a ; **juin :** 03.b, 19.a, 30.b.
Électricité	**janv. :** 11.b ; **fév. :** 16.b, 18.b ; **avril :** 14.i ; **mai :** 25.c ; **juin :** 24.b.
Environnement	**janv. :** 06.d, 23.a, 23.b, 23.c ; **fév. :** 08.b, 11.c, 11.e, 12.g, 16.d, 17,d ; **mars :** 06.e, 06.f, 10.c, 10.e, 11.b, 23.b, 23.e ; **avril :** 01.c, 09.a, 13.b, 14.b, 14.j, 21.a, 30.c ; **mai :** 05.b, 12.b, 14.f, 15.a, 18.a, 19.b, 19.d, 25.f, 26.d, 26.e ; **juin :** 02.b, 02.d, 05.c, 07.c, 11.b, 12.b, 13.a, 23.f, 25.b, 29.b.
Équipement	**janv. :** 06.a, 06.e, 07.c, 09.c, 13.e, 13.f, 15.a, 16.f, 21.c, 25.a, 26.a, 27.c, 27.d, 29.c ; **fév. :** 02.b, 10.b, 12.c, 12.h, 16.e, 17.e, 19.j, 25.c, 26.b, 26.f ; **mars :** 03.a, 05.b, 06.b, 10.f., 12.c, 16.a, 16.h, 17.d, 19.a, 22.b, 23.c, 23.f, 25.a ; **avril :** 03.b, 05.a, 08.a, 14.d, 17.a, 17.b, 19.a ; **mai :** 05.d, 05.h, 10.b, 12.f, 12.g, 13.d, 14.b, 14.d, 18.b, 25.e, 26.c ; **juin :** 03.d, 08.a, 08.d, 10.e, 11.c, 14.f, 17.c, 17.d, 23.d, 23.g, 23.h, 24.b, 28.b, 28.e, 28.h, 30.f.
Finances	**janv. :** 06.a, 22.c, 25.b ; **fév. :** 01.a, 01.e, 01.f, 01.g, 03.a, 08.b, 10.a, 10.b, 10.d, 16.f, 17.c, 19.c, 19.f, 19.k, 23.c, 24.c, 24.e, 24.g, 25.d ; **mars :** 03.b, 04.b, 09.f, 10.d, 23.d, 24.a, 31.a, 31.d ; **avril :** 05.a, 07.a, 19.a, 22.a, 28.c ; **mai :** 01.a, 03.c, 05.d, 07.c, 10.c, 12.c, 19.a, 22.b, 24.c, 24.d, 25.d ; **juin :** 08.b, 10.b, 15.a, 21.a, 21.c, 22.b, 22.d, 28.b, 28.c.

La Chronologie de la reconstruction du Liban
est disponible sur le site WEB du CERMOC :

http://www.lb.refer.org/cermoc